# Die Schiffspart nach deutschem Seerecht und die rechtliche Stellung des Parteninhabers.

## Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät
der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

**Oswald Biner Wulf**
aus Aventoft
Rechtsanwalt in Meldorf i. Holstein.

Approbiert am 14. Oktober 1929.

Gedruckt
im Tageblatt-Haus, Coburg
1930

30:59

Referent:
Univ.-Professor Dr. Locher.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meiner Mutter
und dem Andenken meines Vaters.

# Inhaltsübersicht.


Seite

**Einleitung:** Die Reederei . . . . . 1

**I. Kapitel:** Die Schiffspart . . . . . 5—20

I. Die rechtliche Natur der Schiffspart.

1. Begriff . . . . . 5
2. Verkörperung und deren rechtliche Bedeutung . . 9

II. Zahl und Wert der Schiffsparten . . . . . 11

III. Die Schiffspart im Rechtsverkehr.

1. Entstehung (Erwerb) und Untergang (Verlust) . . 12
2. Uebertragbarkeit und Uebertragung . . . . . 15
3. Teilbarkeit und Teilung . . . . . 16
4. Belastungsmöglichkeit und Belastung.
   a) Pfandrecht . . . . . 17
   b) Nießbrauch . . . . . 19

**II. Kapitel:** Die rechtliche Stellung des Parteninhabers . . . . . 21—45

I. Rechtsbeziehungen zwischen Parteninhaber und Reederei (Innenverhältnis) . . . . . 21

1. Rechte.
   a) Das Stimmrecht . . . . . 21
   b) Das Recht auf Gewinnauszahlung . . . . . 26
   c) Das Partveräußerungsrecht . . . . . 28
   d) Das Recht der Partaufgabe.
      a) nach HGB. . . . . 32
      b) Das Setzungsrecht . . . . . 35

2. Pflichten.
   a) Die Beitragspflicht . . . . . 37
   b) Die Pflicht zur Beteiligung am Verlust . . . . 40

II. Rechtsbeziehungen zwischen Parteninhaber und Dritten (Außenverhältnis) . . . . . 40

1. Rechte . . . . . 40

2. Pflichten (Arten der Haftung des Parteninhabers) . 40
   a) Beschränkt persönliche Haftung . . . . . 41
   b) Persönliche Haftung ohne Schiffsgläubigerrecht . 42
   c) Persönliche Haftung mit Schiffsgläubigerrecht . 44

# Benutzte Literatur und Abkürzungen.

| | | |
|---|---|---|
| A.B.G. | = | Allgemeines Berggesetz für die preußischen Staaten vom 24. VI. 1865. |
| A.D.HGB. | = | Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch vom 24. VI. 1861. |
| Ausf.V.O. | = | Ausführungsverordnung. |
| B.G.B. | = | Bürgerliches Gesetzbuch vom 18. VIII. 1896. |
| Beseler | = | Beseler: Das Setzen eines Schiffes zu Gelde, in Zeitschr. f. dtsch. Recht u. dtsch. Rechtswissenschaft. Tübingen 1858. Bd. XVIII, S. 294 ff. |
| Beseler Pr.R. | = | Beseler: System des gemeinen deutschen Privatrechts. 4. Aufl. Abt. 1 u. 2. Berlin 1885. |
| Boyens-Lewis | = | Boyens-Lewis: Das deutsche Seerecht. Bd. I, Leipzig 1897; Bd. II, Leipzig 1901. |
| Brandis | = | Brandis: Das deutsche Seerecht. Leipzig 1908. |
| Brassert-Gottschalk | = | Brassert-Gottschalk: Allgemeines Berggesetz für die preußischen Staaten nebst Kommentar. 2. Aufl. Bonn 1914. |
| Brodmann | = | Brodmann: Die Seegesetzgebung des deutschen Reiches. Berlin 1903. |
| Bunsen | = | Bunsen: die Parteien im Zivilprozeß, in ZZP., Bd. XXVI, S. 197 ff. Berlin 1899. |
| Cosack | = | Cosack: Lehrbuch des Handelsrechts. 7. Aufl. Bd. II. Stutgart 1910. |
| Cosack, Sachenrecht | = | Cosack: Das Sachenrecht mit Ausschluß des besonderen Rechts der unbeweglichen Sachen im Entwurf eines Bürgerlichen Gesetzbuchs für das Deutsche Reich, in Bekkers und Fischers Beiträgen zur Erläuterulng des Entwurfs eines Bürgerlichen Gesetzbuchs. Heft 13. Berlin 1889. |
| Denkschr. z. Entw eines BGB. | = | Denkschrift zum Entwurf eines Bürgerlichen Gesetzbuchs. 2. Aufl. Berlin 1896. |
| Dernburg | = | Dernburg: Das bürgerliche Recht. II. Bd. Die Schuldverhältnisse, 2. Abt. 4. Aufl. Halle a. d. S. 1915. |
| Dernburg, Lehrbuch | = | Dernburg: Lehrbuch des preußischen Privatrechts und der Privatrechtsnormen des Reiches. II. Bd. 5. Aufl. Halle a. d. S. 1897. |

| | | |
|---|---|---|
| Depotges. | = | Gesetz betr. die Pflichten der Kaufleute bei Aufbewahrung fremder Wertpapiere vom 5. VII. 1896 (RGBl. S. 183, Berichtigung S. 194). |
| EG. | = | Einführungsgesetz. |
| Ehrenberg,Handbuch | = | Ehrenberg: Handbuch des gesamten Handelsrechts. III. Bd. 1. Abt. Leipzig 1916 s. u. Fischer, VII. Bd. 2. Abt. Leipzig 1923 s. u. Wüstendörfer. |
| Ehrenberg | = | Ehrenberg: Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht. Jena 1880. |
| Ehrenberg, Schiffsgläubigerrecht | = | Ehrenberg: Das Recht des Schiffsgläubigers in der Göttinger Festgabe für Ferdinand Regelsberger. Leipzig 1901. |
| Endemanns Handbuch | = | Endemann: Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Bd. IV, 1. Abt.: Das Seerecht, von Lewis, Leipzig 1884. |
| Fischer | = | Fischer: in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts. III. Bd. 1. Abt. Leipzig 1916. |
| Fl.Ges. | = | Gesetz betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe vom 22. VI. 1899 (RGBl. S. 319). |
| Gareis | = | Gareis: Das deutsche Handelsrecht. 8. Aufl. Berlin 1909. |
| Gareis-Fuchsberger | = | Gareis-Fuchsberger: Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch nebst den sich anschließenden Reichsgesetzen. Berlin 1891. |
| Gierke | = | Gierke, Otto v.: Genossenschaftstheorie und die deutsche Rechtsprechung. Berlin 1887. |
| Gierke, DPriR. | = | Gierke, Otto v.: Deutsches Privatrecht. I. Bd. Allgemeiner Teil und Personenrecht. Leipzig 1895. II. Bd. Sachenrecht. Leipzig 1905. |
| G.m.b.H.Ges. | = | Gesetz betr. die Gesellschaften mit beschränkter Haftung vom 20. IV. 1892 (RGBl. S. 477). |
| GoldbilanzVO. | = | Verordnung über Goldbilanzen, vom 28. XII. 1923 (RGBl. S. 1253). |
| Goldschmidt | = | Goldschmidt in ZHR., begr. von Goldschmidt. Bd. 23, XVII: Seerecht, S. 349 ff. |
| Goldschmidt, System | = | Goldschmidt: System des Handelsrechts. 4. Aufl. Stuttgart 1892. |
| J. u. W. Grimm | = | Jakob und Wilhelm Grimm: Deutsches Wörterbuch. 8. Bd. Leipzig 1893. |
| H.G.B. | = | Handelsgesetzbuch vom 10. V. 1897. |
| Hahn-Mugdan | = | Hahn-Mugdan: Die gesamten Materialien zu den Reichsjustizgesetzen. V. Band. Materialien zum Gesetz über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung und zur Grundbuchordnung. VI. Bd. Materialien zum Handelsgesetzbuch. Berlin 1897. |
| Heiße u. Cropp | = | Heiße und Cropp: Juristische Abhandlungen mit Entscheidungen des Oberappellationsgerichts der vier freien Städte Deutschlands. I. Bd. Hamburg 1827. |

| | | |
|---|---|---|
| Jaeger | = | Jaeger: Kommentar zur Konkursordnung. 5. Aufl. I. Bd. Berlin 1916. |
| Jacobi | = | Jacobi: Die Haftung der Mitglieder aus dem Reedereiverhältnis. Rost. Diss. 1902. |
| Jacobsen | = | Jacobsen: Seerecht des Friedens und des Krieges. Altona 1815. |
| Joerges | = | Joerges: Zur Lehre vom Miteigentum und der gesamten Hand nach deutschem Reichsrecht in ZHR. Bd. 49, S. 140 ff. |
| K.O. | = | Konkursordnung v. 10. II. 1877 in der Fassung des Gesetzes vom 17. V. 1898. |
| v. Kaltenborn | = | v. Kaltenborn: Grundsätze des praktischen Seerechts. I. Bd. Berlin 1851. |
| Klostermann | = | Klostermann: Kommentar des allgemeinen Berggesetzes für die preußischen Staaten. 6. Aufl. Berlin 1911. |
| Knitschky-Rudorff | = | Knitschky-Rudorff: Die Seegesetzgebung im Deutschen Reich. 5. Aufl. Berlin 1913. |
| Kohring | = | Kohring: Die rechtliche Natur der Reederei unter Berücksichtigung der besonderen Bestimmungen der mecklenburgischen Ausführungsverordnung zum HGB. Würzburger Diss. 1909. |
| Kuntze | = | Kuntze: Prinzip und System der Handelsgesellschaften in ZHR. Bd. VI, S. 177 ff. Erlangen 1863. |
| Laband | = | Laband: Das Seerecht von Amalfi (La Tabula de Amalfa) in ZHR. Bd. VII, S. 296 ff. |
| Laband, Beitr. | = | Laband: Beiträge zur Dogmatik der Handelsgesellschaft, in ZHR. Bd. 31, S. 1 ff. |
| K. Lehmann | = | K. Lehmann: Geschichtliche Entwicklung des Aktienrechts. Berlin 1895. |
| K. Lehmann, Aktienrecht | = | K. Lehmann: Das Recht der Aktiengesellschaften. I. Bd. Berlin 1898. II. Bd. Berlin 1904. |
| K. Lehmann, Handelsgesellschaften | = | K. Lehmann: Altnordische und hanseatische Handelsgesellschaften in ZHR. Bd. 62, S. 289. |
| K. Lehmann, Lehrbuch | = | K. Lehmann: Lehrbuch des gesamten Handelsrechts. 3. Aufl. 1. Halbbd. von Hoeniger. Berlin-Leipzig 1921. |
| Lehmann-Ring | = | Lehmann-Ring: Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich, Kommentar. 2. Aufl. II. Bd. Berlin 1913. |
| Leo | = | Leo: Deutsches Seehandelsrecht. München 1902. |
| Lewis | = | Lewis: Das deutsche Seerecht, Kommentar. 2. Aufl. I. Bd. Leipzig 1883. II. Bd. Leipzig 1884. |
| Makower-Loewe | = | Makower-Loewe: Handelsgesetzbuch mit Kommentar. II. Bd. Buch 4 (Seehandel). Berlin 1900. |
| Matz | = | Matz: Die rechtliche Natur der Reederei. Erlanger Diss. 1900. |

| | | |
|---|---|---|
| Mittelstein | = | Mittelstein: Deutsches Binnenschiffahrtsrecht. I. Bd. 2. Aufl. Leipzig 1903. |
| Mittelstein, Schiffsgläubigerrecht | = | Mittelstein: Deutsches Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht. Hamburg 1889. |
| Mot. | = | Motive zum Entwurf eines HGB. für die preußischen Staaten. 2. Teil. Berlin 1857. |
| Müller-Erzbach | = | Müller-Erzbach: Das Bergrecht Preußens und des weiteren Deutschlands. Stuttgart 1916. |
| Müller-Erzbach, Handelsrecht | = | Müller-Erzbach: Deutsches Handelsrecht. 1. Teil. Tübingen 1921. 2. Teil. Tübingen 1924. |
| Oldenburg | = | Oldenburg: Die Rhederei nach dem HGB. vom 10. V. 1897. Leipz. Diss. 1904. |
| Pappenheim | = | Pappenheim: Handbuch des Seerechts. II. Bd. Leipzig 1906. |
| Pardessus | = | Pardessus: Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIII e siècle. Bd. VI. Paris 1845. |
| Perels | = | Perels: Das allgemeine öffentliche Seerecht im Deutschen Reiche. Berlin 1901. |
| Perels, Handbuch | = | Perels: Handbuch des allgemeinen öffentlichen Seerechts im Deutschen Reiche. Berlin 1884. |
| Perels, Intern. Seerecht | = | Perels: Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart. 2. Aufl. Berlin 1903. |
| Planck | = | Planck's Kommentar zum BGB. III. Bd.: Sachenrecht. 4. Aufl. Berlin u. Leipzig 1920. |
| Pöhls | = | Pöhls: Darstellung des gemeinen deutschen und des Hamburgischen Handelsrechts für Juristen und Kaufleute. III. Bd. Seerecht. I.Teil. Hamburg 1830. |
| Prot. | = | Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen HGB., herausg. von Lutz, Würzburg 1858/61. |
| Prot. z. BGB. | = | Protokolle der Kommission für die 2. Lesung des Entwurfs eines BGB. Bd. III: Sachenrecht. Berlin 1899. |
| RG. | = | Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen. |
| RGBl. | = | Reichsgesetzblatt. |
| ROHG. | = | Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts. |
| Reg.Bl. f. Meckl.-Schw. | = | Regierungsblatt für das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin. |
| Rehme | = | Rehme: Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders. Stuttgart 1891. |
| Renaud | = | Renaud: Das Recht der Aktiengesellschaften. 2. Aufl. Leipzig 1875. |
| Roth | = | Roth: Die rechtliche Natur der Reederei. Breslauer Diss. 1920. |
| Schaps | = | Schaps: Das deutsche Seerecht, Kommentar zum 4. Buch des HGB. 1. Aufl. Berlin 1906. 2. Aufl. I. Bd. Berlin u. Leipzig 1921. |

| | | |
|---|---|---|
| Seem.O. | = | Seemannsordnung vom 2. VI. 1902. (RGBl. 175.) |
| Seuff.Arch. | = | J. A. Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten. |
| Sieveking | = | Sieveking: Das deutsche Seerecht. Hamburg 1907. |
| Staud. | = | Staudingers Kommentar zum BGB. 9. Aufl. Bd. III: Sachenrecht, 1. u. 2. Teil. München-Berlin u. Leipzig 1926. |
| Strand.O. | = | Strandungsordnung vom 17. V. 1874 (RGBl., S. 73). |
| Voelkel | = | Voelkel: Grundzüge des Bergrechts, unter besonderer Berücksichtigung des Bergrechts Preußens. Berlin u. Leipzig 1924. |
| Wagner | = | Wagner: Handbuch des Seerechts. Bd. I. 1884. |
| Wagner, Beitr. | = | Wagner: Beiträge zum Seerecht. Riga 1880. |
| Wüstendörfer | = | Wüstendörfer in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelrechts. VII. Bd. 2. Abt. Leipzig 1923. |
| Wolff | = | Wolff: Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts. II. Bd. 1. Abt.: Das Sachenrecht. 20./21. Aufl. Marburg 1926. |
| ZHR. | = | Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht. |
| ZPO. | = | Zivilprozeßordnung v. 30. Jan. 1877 in der Fassung vom 13. V. 1924. |
| ZZP. | = | Zeitschrift für Zivilprozeß. |

## Einleitung.

# Die Reederei.

Die Reederei, jene Vereinigung von Kapital- und Arbeitsgemeinschaft, ist uralt. In der Neuzeit hat sie zum großen Teil, besonders bei größeren Unternehmungen, dem heutigen Verkehr entsprechenden anderen Gesellschaftsformen, z. B. Aktiengesellschaften, weichen müssen. In der Hauptsache an der schleswig-holsteinischen Ost- und der mecklenburgischen Küste hat sich die Form der Reederei erhalten, so daß sie für diese Gegend eine geradezu typische Form des Seehandelsunternehmens geworden ist. Es gibt keine Reederei ohne Schiffspart. Diese bildet die Grundlage der Reederei. Für die Untersuchungen über die Schiffspart und die rechtliche Stellung des Parteninhabers ist es unerläßlich, zuvor auf das Wesen und die rechtliche Natur der Reederei kurz einzugehen.

Die Reederei[1]) ist eine Mehrheit von Personen, welche ein ihr gemeinschaftlich zustehendes Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwendet, ohne eine Handelsgesellschaft zu bilden (§ 489 HGB.)[2]). Da die Reederei sich als eine besondere, von den Gesellschaften des Handelsrechts unabhängige Form der Gemeinschaft darstellt, welche aus dem Seehandelsbetrieb erwachsen ist, so hat sie ein speziell diesem angepaßtes Gepräge erhalten. Infolge der großen Gefahren einer Seereise und der Schwierigkeit, die aus einer solchen hinsichtlich der Aufsicht über das Schiff und der Einwirkung auf dasselbe für den Eigentümer erwachsen,[3]) hat sich im Seerecht die

[1]) Richtige Schreibweise ohne „h", nicht wie man oft liest „Rhederei"; denn „Reederei" stammt aus dem mittelhochdeutschen „rede", „reide", oder „rey", ein Ort, an dem man Schiffe bereitet, ausrüstet (J. u. W. Grimm, Bd. VIII S. 489; Beseler S. 1190 Anm. 1; Gareis-Fuchsberger S. 901 Anm. 4.). Die streng hochdeutsche Form würde „reite" heißen. Danach würde man „Rederei" schreiben müssen. Schon zum Unterschied von Rederei, d. h. Gerede dürfte die Schreibart „Reederei" für die beste zu halten sein.

[2]) Fernere Angaben von Paragraphen ohne weiteren Zusatz sind als Paragraphen des HGB. aufzufassen.

[3]) RG. 13, 72.

Zweckmäßigkeit herausgestellt, die Gefahren und Kosten von den Schultern eines Einzelnen auf die einer Personenmehrheit zu verteilen [4]). Mit der Uebernahme der Gefahren und Kosten durch mehrere Personen soll auch der Gewinn geteilt werden. Wenn auch die eigentümliche Form der Reedereigemeinschaft den heutigen Ansprüchen des Seeverkehrs, besonders im Großbetrieb nicht mehr genügt [5]), so ist die Form der Reederei, jene Vereinigung von Kapital- und Arbeitsgemeinschaft [6]), als Organisation des Kleinkapitals dennoch beliebt, weil sie es ermöglicht, das kleine und kleinste Kapital anzulegen, während z. B. eine Aktie meist auf einen höheren Betrag lautet.

Die juristische Natur dieser aus den praktischen Bedürfnissen des Mittelalters entstandenen Gemeinschaftsform is sehr kompliziert. Mit Recht sagt Bunsen [7]): „Kein Rechtsinstitut spottet mehr der juristischen Schulung wie die Rhederei. Hervorgewachsen aus den Bedürfnissen und Gebräuchen des Seeverkehrs hat es seine historische Eigentümlichkeit im strengen Kleben an hergebrachten Anschauungen bewahrt und bietet deshalb dem schematisierenden Bedürfnisse der Wissenschaft so viele Unebenheiten und Abweichungen, daß es sehr schwer wird, ein bestimmtes Rechtsprinzip in dieser Lehre zugrundezulegen." Dementsprechend ist die Zahl der Theorien über die rechtliche Natur der Reederei außerordentlich groß [8]). Es gibt fast keine Art von Personenvereinigungen, welche nicht für die Bestimmung der rechtlichen Natur der Reederei in Anspruch genommen wäre. In der Tat scheinen sich in der Reederei Anklänge an alle zu finden. Aeltere Ansichten gehen dahin, die Reederei als eine der Aktiengesellschaft verwandte Genossenschaft zu bezeichnen. So sagen Pöhls [9]) und Kaltenborn [10]), die Mitglieder der Reederei stehen zueinander im Verhältnis einer partikulären Sozietät, „sie bilden eine Art Aktiengesellschaft". Die Ansicht hat insofern etwas für sich, als sich nach Lehmann [11]) die Entwicklung der Aktiengesellschaft aus der Reederei vollzogen hat, so daß von den älteren romanistischen Autoren Aktiengesellschaft und Reederei vielfach identifiziert werden. Andere Schriftsteller suchen in ähnlicher Weise Anklänge an

[4]) Lewis in Endemanns Handbuch IV S. 52.
[5]) Es ist besonders auf die beiden größten deutschen Schifffahrtsunternehmungen zu verweisen: Hamburg-Amerika-Linie und Norddeutscher Lloyd, die Aktiengesellschaften sind.
[6]) Lehmann, Handelsgesellschaften in ZHR. Bd. 62 S. 283.
[7]) In ZZP. Bd. 26 S. 244.
[8]) Vgl. Seuff. Arch. 67, Nr. 63 S. 109 ff.
[9]) Pöhls S. 113.
[10]) Kaltenborn, § 51 S. 116; vgl. Lewis in Endemanns HB. IV S. 54 f.; Heisse u. Cropp I, S. 447 f.; ROHG. 16, 382.
[11]) Lehmann S. 6, 28 und = Aktienrecht S. 28 ff.

Gesellschaftsformen des Handelsrechts zu finden, ohne jedoch zu einem positiven Ergebnis zu kommen. Lewis [12]) hat die Theorie aufgestellt, daß die Reederei eine normale juristische Person sei. Da es nicht der Zweck der Arbeit ist, über die Natur der Reederei zu schreiben, können diese und die folgenden Theorien über die Reederei nur in aller Kürze gestreift werden. Treffend sagt Wüstendörfer [13]) gegen die von Lewis aufgestellte Theorie, daß der Reederei als juristische Person eine durchgebildete korporative Verfassung fehle, namentlich ein notwendiges Willensorgan, ebenso eine rechtlich völlig verselbständigte Vermögenssphäre. Die von Gareis und Fuchsberger [14]) vertretene Theorie der relativen juristischen Persönlichkeit ist ebenfalls abzulehnen. Sie scheitert schon an ihren eigenen Grundbedingungen, die in der Einheit nach außen und dem Handeln unter einer Firma liegen. Denn eine Firma besitzt die Reederei nicht. Außerdem entbehrt der Gedanke der relativen juristischen Persönlichkeit zu sehr der wünschenswerten inhaltlichen Bestimmtheit, um als Konstruktionsversuch auszureichen [15]). Das scheinen Gareis und Fuchsberger selbst empfunden zu haben, wenn sie sagen [16]), daß diese Bezeichnung hier an der äußersten Grenze ihrer Anwendbarkeit überhaupt stehe. Ebenfalls abzulehnen sind die folgenden Theorien über die rechtliche Natur der Reederei, deren Vorhandensein nur erwähnt sei: die Reederei als nicht rechtsfähigen Verein [17]) aufzufassen oder als bloßes Miteigentum.[18]) Unbefriedigend ist es ferner, die Reederei als Gesellschaft, als römisch rechtliche Sozietät oder als Gemeinschaft zur gesamten Hand konstruieren zu wollen [19]) u. [20]).

Nachdem sämtliche Versuche, die Reederei in das System einer bestimmten Gesellschaftsform einzufügen, als gescheitert anzusehen sind, bleibt nur noch übrig, die Reederei für eine seerechtliche Gesellschaftsform eigener Art zu erklären.[21]) Sie wird von zwei eng verflochtenen Grundgedanken zugleich

[12]) Lewis I, 1. Aufl. S. 41, später nicht aufrecht erhalten in 2. Aufl. S. 63 und in Endemanns HB. IV, S. 54.
[13]) Wüstendörfer S. 490.
[14]) Gareis-Fuchsberger S. 210 ff. und S. 911; Gareis S. 129 ff.
[15]) Wüstendörfer S. 490; vgl. Goldschmidt, System S. 131.
[16]) Gareis-Fuchsberger S. 911.
[17]) Joerges in ZHR. Bd. 49 S. 204 ff.
[18]) Dernburg II, S. 716 f.; Dernburg Lehrbuch, S. 646.
[19]) z. B. Gierke S. 345 ff., 359, 363; Gierke DPR. I, S. 671; Cosack VII, S. 711 u. a.
[20]) Vielfach ist die Reederei auch mit den alten bergrechtlichen Gesellschaften verglichen worden, so von Dernburg II, 2 S. 716; Kaltenborn I S. 109 Anm. 9.
[21]) Goldschmidt in ZHR. Bd. 23 S. 352; Wagner S. 190 Anm. 4; Lewis I S. 63; Lewis in Endemanns HB. IV, S. 54; Schaps II, Anm. 38 zu § 489; Oldenburg S. 63 ff.

beherrscht, die beide durch einander bedingt und von einander beeinflußt sind, nämlich von dem Gesellschaftsverhältnis und dem Miteigentumsverhältnis. Das Schiff, an dem das Miteigentum besteht, bildet den Mittelpunkt und die unmittelbare Basis der Reederei. Solange das Schiff erhalten bleibt und verschiedene Eigentümer Parten desselben haben, besteht auch die Reederei fort. Andererseits ist das Gesellschaftsverhältnis nicht zu unterschätzen. Auf Grund eines Vertrages, ohne den keine Reederei zur Existenz gelangen kann, kommt diese eigenartige Gesellschaftsform zustande; die Mitreeder sind ipso iure Gesellschafter. Ob nun das Miteigentum oder die Gesellschaft vorherrscht, läßt sich nicht sagen. Die Reederei ist eine mit Miteigentumsgedanken bis ins Kleinste durchdrungene Gesellschaft eigener Art, deren Zweck Erwerb durch die Seefahrt ist, so daß man mit Recht sagen kann: Die Reederei ist eine Erwerbsgesellschaft[22]) eigener Art.

Für diese eigenartige Gesellschaftsform bildet die Schiffspart die Grundlage, auf die nunmehr im ersten Kapitel eingegangen werden soll; im zweiten Kapitel wird sodann die rechtliche Stellung des Parteninhabers geschildert.

---

[22]) Der Ausdruck: „Gewerbsgenossenschaft sui generis", wie ihn Goldschmidt (in ZHR. Bd. 23 S. 362; vgl. Schaps § 489 Anm. 35 ff.) gebraucht, ist m. E. abzulehnen, da für den Begriff der Reederei die Gewerbsmäßigkeit des Betriebes nicht für erforderlich zu halten ist.

# I. Kapitel.

# Die Schiffspart.

## I. Die rechtliche Natur der Schiffspart.

### 1. Begriff.

Aus dem Worte Schiffspart, das nur auf ein Schiff und eine Part [1]), einen Anteil, hinweist, läßt sich eine nähere Begriffsbestimmung nicht geben. Es sind tiefere Untersuchungen erforderlich. Die Schiffspart ist ein Anteil an einem Schiff, das zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmt ist (§ 474). Das Schiff muß mehreren Personen gemeinschaftlich zustehen (§ 489). Steht aber das Eigentum an einer Sache mehreren Personen gemeinschaftlich zu, so liegt entweder nach römisch-rechtlicher Weise eine Gemeinschaft nach Bruchteilen oder nach deutsch-rechtlicher Weise eine Gemeinschaft zur gesamten Hand vor. Der grundsätzliche Unterschied zwischen einem Miteigentumsanteil nach Bruchteilen und einem solchen zur gesamten Hand ist folgender: Der erstere ist frei veräußerlich, während der letztere (sofern es sich um den Anteil an den einzelnen Gegenständen handelt) unveräußerlich ist; die Verfügung an den einzelnen Gegenständen steht nur allen Beteiligten gemeinsam zu. Ein Miteigentumsbruchteil ist der dem einzelnen Miteigentümer zustehende, ziffernmäßig bestimmte, ideelle Anteil an dem Eigentumsrecht. Jeder Anteil wird als selbständiges Recht, als Ganzes behandelt. So regeln sich Erwerb und Verlust, Veräußerung und Belastung des Miteigentumsanteils, unbeschadet der Vorschriften der §§ 1008 ff. BGB. im allgemeinen nach den Bestimmungen über Alleineigentum. — Da jeder Eigentümer einer Part über seinen Anteil, seine Part, frei verfügen kann (§ 503, I), so ist hier eine Gemeinschaft nach Bruchteilen gegeben. Diese heißt Miteigentum, so daß die Schiffspart ein Miteigentumsanteil an

[1]) Es finden sich auch die Formen „der“ und „das“ Part; letztere besonders in Mecklenburg. Sprachlich richtig und zu bevorzugen ist die weibliche Form, die auch im HGB. gebraucht wird.

einem Schiffe ist, dessen Eigentum mehreren Personen gemeinschaftlich nach Bruchteilen zusteht (§ 1008 BGB.). Ob die Schiffspart nur bei einer bestimmten Art von Schiffen, etwa See- oder Binnenschiffen, gegeben ist, läßt sich aus dem Worte nicht schließen. Die Schiffspart kommt zwar bei weitem am häufigsten bei Seeschiffen vor; doch auch ein Binnenschiff kann in Schiffsparten zerlegt werden. Das folgt aus § 1272 BGB., der zwar nur für registrierte Schiffe, aber insoweit auch für Binnenschiffe gilt. Da der Rahmen der Arbeit auf das Seerecht begrenzt ist, ist die Schiffspart in diesem, man kann sagen, erweiterten Sinne nicht weiter zu berücksichtigen. In der Regel verbindet sich mit der Zerlegung eines Seeschiffs in Schiffsparten das Dasein einer Partenreederei i. S. der §§ 489 ff. Das ist aber nicht immer notwendig. Es lassen sich sehr wohl Fälle, denken, in denen zwar Schiffsparten vorhanden sind, aber keine Reederei. Als Beispiel hierfür führt Pappenheim [2]) den Fall an, daß ein Seeerwerbsschiff zwar mehreren Personen nach Bruchteilen gehört, aber nicht seiner Bestimmung gemäß verwendet wird. Schiffsparten können ohne Reederei vorhanden sein, aber eine Reederei kann nicht ohne Schiffsparten bestehen. Das Gesetz braucht auch außerhalb des Abschnittes über Reeder und Reederei den Ausdruck „Schiffspart". So zeigt besonders der Umstand, daß in den allgemeinen Vorschriften an der Spitze des 4. Buches des HGB. Bestimmungen über die Schiffspart enthalten sind, daß diese nicht nur als Anteile einer Reederei, sondern überhaupt als Anteile an Seeerwerbsschiffen verstanden werden sollen. Auch für diese Miteigentumsquoten ohne Partenreederei gelten die Vorschriften [3]) über die Veräußerung und die Verpfändung der Schiffsparten (§§ 474 ff.; § 1272 BGB.). Der Beweis hierfür ergibt sich einmal aus § 1272 BGB., der auch für Binnenschiffe gilt, die eine Partenreederei nicht kennen, zum anderen daraus, daß ins Seeschiffsregister auch Nichterwerbsschiffe eingetragen werden (§ 26 FlGes.), die eine Partenreederei ebenfalls nicht kennen. Und die §§ 474 ff. gelten natürlich auch, wenn ein Alleineigentümer einen Anteil an dem Schiff veräußert, eine Reederei also nicht besteht. Schließlich sei noch der Fall erwähnt, daß auch eine Schiffspart vorhanden sein kann, wenn noch kein fertiges Schiff besteht, nämlich in dem Fall der sogen. Baureederei, der unten näher beleuchtet werden wird.

Nachdem oben der Begriff „Schiffspart" zunächst auf das Thema der Arbeit, d. h. nur für Seeschiffe beschränkt und dann die weniger häufige Bedeutung der Schiffspart gekennzeichnet ist, ist nunmehr der Regelfall der Schiffspart, näm-

[2]) Pappenheim II, 88.
[3]) Pappenheim II, 88 f.; EG. z. HGB. Art. 6.

lich in Verbindung mit einer Partenreederei zu erörtern. — Wenn auch das HGB. nur im § 507 eine Bestimmung zwingenden Rechts über die Schiffspart enthält, so ist sie doch das Hauptbegriffsmerkmal der Reederei. Eine Reederei ohne Schiffspart ist unmöglich, da das Miteigentum die unentbehrliche Grundlage des ganzen Rechtsverhältnisses bildet.[4]) Das Gesetz bezeichnet die Schiffspart als Anteil an einem Schiff, das zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmt ist (§ 474). Das Gesetz bezeichnet die Schiffspart als Anteil an einem Schiff, das zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmt ist (§ 474). Das Reedereiverhältnis ist aber nicht allein ein sachenrechtliches Verhältnis, das sich als Miteigentumsverhältnis erschöpfend definieren ließe, sondern es stehen noch weitere Rechtsbeziehungen in Frage, nämlich diejenigen, die dem Gesellschaftsverhältnis entspringen. Deshalb ist auch der Begriff „Schiffspart" bei dem Vorhandensein einer Partenreederei nicht nur als ideeller Anteil am Schiff abzugrenzen, sondern man hat ihn auch als Gesellschaftsanteil zu verstehen, die Rechte und Pflichten der Mitreeder umfassend. So versteht auch die herrschende Lehre unter einer Schiffspart „einen Komplex von Rechten und Verbindlichkeiten, innerhalb dessen zwar das Miteigentumsverhältnis überwiegt, zu dem aber doch auch die Rechte aus dem Gesellschaftsverhältnis gehören." [5]) Uebereinstimmend hiermit bezeichnet Gierke [6]) die Schiffsparten „zwar als Anteil an einem Vermögensganzen" und sagt: „sie enthalten als solche einen Komplex von Rechten und Verbindlichkeiten: allein es überwiegt hierbei das Element der Eigentumsquote am Schiff dergestalt, daß die Schiffspart in ihrer rechtlichen Gesamtnatur als Eigentumsquote an einer körperlichen Sache zu beurteilen ist". Nach Schaps [7]) ist die Schiffspart im engeren Sinne „ein ideeller Miteigentumsanteil am Schiff", im weiteren Sinne „ein mit diesem verknüpfter Komplex von Rechten und Verpflichtungen, und zwar nicht nur solchen aus dem Gesellschaftsverhältnis,[8]) sondern auch solchen gegen Dritte, ein Anteil am Reedereivermögen". Die Begriffsbestimmung der Schiffspart verliert alle Schwierigkeiten, wenn man sich die von Schaps [9]) und auch von Pappenheim [10]) erkannte Zweiteilung der Part vergegenwärtigt, ob nämlich die Part ohne Reederei oder in Verbindung mit dieser besteht. Im ersteren Falle ist sie nur ein ideeller Miteigentumsanteil, da die Rechte und Pflichten aus dem Gesellschaftsverhältnis

[4]) RG. 11, 194.
[5]) Pappenheim II, 87.
[6]) Gierke S. 363 Anm. 3.
[7]) Schaps II § 489 Anm. 26 d.
[8]) RG. 14, 15.
[9]) Schaps II § 489 Anm. 26 d.
[10]) Pappenheim II S. 87 f.

naturgemäß nicht bestehen können, wenn keine Reederei vorhanden ist, im zweiten Falle ist der herrschenden Lehre zu folgen. — Infolge des Gesellschaftsverhältnisses der Reederei hat man die Part oft mit der Aktie verglichen. So sprechen die Protokolle [11]) mehrmals von der Aehnlichkeit zwischen Part und Aktie, sie sagen: Aktien und Parten haben das Gemeinsame, daß der Anteil des einzelnen an der gemeinsamen Sache in einem untrennbaren, von der Willkür des einzelnen unabhängigen Verbande mit dem Gesellschaftsverhältnis steht. Sie bezeichnen die Schiffspart sogar als das jeweilige Societätsguthaben des einzelnen Mitreeders.[12]) Diese Auffassung vor Schiffsparten leidet an dem Fehler, daß sie eine Gesellschaft, also hier eine Reederei, voraussetzt. Es ist aber oben gezeigt, daß Schiffsparten auch ohne Reederei bestehen können. Daß eine gewisse Beziehung zwischen Schiffspart und Aktie besteht, ergibt sich schon daraus, daß die Reederei als rechtsgeschichtliche Vorläuferin der Aktiengesellschaft zu betrachten ist. Die Aktie hatte früher nur die Bedeutung einer Quittung darüber, daß eine bestimmte Summe zum Grundkapital gezahlt sei. Sie hatte nur beweisende Kraft.[13]) Doch so war die Uebertragung zu schwierig, weil ein Vermerk im Aktienbuch und Ausstellung einer neuen Urkunde erforderlich war. Diese ersetzte man deshalb durch einen Vermerk auf die Urkunde, und schließlich kam man soweit, die ursprünglich reine Beweisurkunde als eine die Rechte verkörpernde Urkunde anzusehen. Der letzte Schritt, um die Aktie flüssig zu machen, war der Uebergang von der Namens- zur Inhaberaktie. Die Aktie ist also Wertpapier, und das ist ihr hauptsächlichster Unterschied gegenüber der Schiffspart. Wenn über diese eine Urkunde ausgestellt ist, so ist diese wie die Aktie in ihrem Anfangsstadium nur Beweisurkunde und nicht rechtsverkörpernd, wie unten näher gezeigt werden wird. Weitere Unterschiede bestehen z. B. in der Unteilbarkeit der Aktie und darin, daß der Aktionär nach der einmaligen Kapitalleistung seine Pflichten erfüllt hat, insbesondere nicht nachschußpflichtig ist. Eine Aehnlichkeit zwischen Aktie und Schiffspart besteht wiederum darin, daß bei beiden nach dem Umfang der Kapitalleistung sich der Umfang der mitgliedschaftlichen Rechte des Aktionärs bezw. des Parteninhabers bestimmt, insbesondere sein Anteil an der Verwaltung (Stimmrecht) und am Gewinn. Doch auf alle diese Unterschiede bezw. Parallelen wird unten bei der näheren Behandlung der Schiffspart hingewiesen. Es sei hier nur gesagt, daß die Aktie schon wegen ihrer Natur als Wertpapier etwas ganz anderes als die Schiffspart ist und sich kaum noch mit dieser vergleichen läßt.

[11]) Prot. 1714, 1735.
[12]) so auch Cosack, Sachenrecht, S. 63.
[13]) K. Lehmann, Aktienrecht I, S. 64 ff.

Kaltenborn [14]) stellt Aktie und Schiffspart vollkommen gleich und meint, daß man die Schiffspart auch mit den Kuxen vergleichen könne. Auch hier lassen sich Unterschiede, z. B. die Unteilbarkeit des Kux,[15]) seine Natur als Wert-,[16]) und zwar als Rectapapier, aber auch Parallelen aufstellen, z. B. das Preisgaberecht und daß Kux und Schiffspart keinen Nominalwert, sondern nur einen Teil (1/100, 1/1000) des gewerkschaftlichen, bezw. Reedereivermögens darstellen. Auf die näheren Unterschiede wird unten verwiesen werden.

Nachdem die Schiffspart als ein ideeller Miteigentumsanteil am Schiff mit den mit diesem verknüpften Rechten und Pflichten gekennzeichnet ist, fragt es sich, was denn zur Schiffspart gehört. Der Hauptbestandteil ist die Miteigentumsquote an Schiff und Zubehör. Das Vorliegen des Eigentumsbruchteils zeigt sich an dem Umstand, daß die an der Part bestehenden Gesellschaftsrechte und Pflichten mit ihrer Veräußerung ohne weiteres auf den Erwerber übergehen.[17]) Wenn aber der Hauptbestandteil nicht der Reederei, sondern den einzelnen Mitreedern bruchteilsweise gehört, so muß dasselbe auch bezüglich der übrigen dazu gehörigen Gegenstände angenommen werden. Wüstendörfer [18]) zählt eine Reihe solcher auf: Kohlen, Kassenbestände, Reedereiforderungen [19]) usw. Schließlich sind hierher die Rechte und Verbindlichkeiten aus dem Gesellschaftsverhältnis zu rechnen, von welchen Schaps [20]) einige anführt, z. B. Anteil am Gewinn und Verlust, das Abandonrecht, die Zubußepflicht u. a. m.

### 2. Verkörperung und deren rechtliche Bedeutung.

Die Schiffsparten und ihre Inhaber werden ins Schiffsregister eingetragen. In den meisten Fällen erhält jeder Mitreeder über seinen Anteil am Schiff eine Urkunde, einen Par-

[14]) Kaltenborn I S. 109 Anm. 9.

[15]) Wenn nicht besonders bemerkt, handelt es sich um den Kux der neueren deutschen Gewerkschaft in Preußen, für den die Bestimmungen des Allg. Berggesetzes für die preußischen Staaten maßgebend sind.

[16]) Jedenfalls wirtschaftlich als Wertträger betrachtet, z. B. i. S. des Depotgesetzes v. 5. VII. 1896 § 1.

[17]) Schaps II § 489 Anm. 27 α) γγ) Abs. 2.

[18]) Wüstendörfer S. 447.

[19]) Schaps (Schaps I § 489 Anm. 22 ß u. Anm. 16) wollte früher alle persönlichen Rechte und Verbindlichkeiten der Mitreeder als nicht zur Schiffspart gehörig betrachten, also auch nicht den Anteil des Mitreeders an den Reedereiforderungen und den persönlichen Reedereischulden. Dernburg (S. 717) hat mit Recht diese Ansicht als unverträglich mit einem geordneten Reedereibetrieb bezeichnet. Neuerdings hat sich Schaps (s. o.) auch der herrschenden Ansicht angeschlossen.

[20]) Schaps II § 489 Anm. 27α) γγ)

tenbrief. Es sind die verschiedensten Formen des Partenbriefes möglich. Am einfachsten ist die Form einer Quittung darüber, daß eine Part des Schiffes X in Höhe von Y Mark eingezahlt ist. Beliebt ist die Form, daß ein vollständiger Auszug aus dem Schiffsregister in der Anzahl der Parten angefertigt wird. Die Uebereinstimmung mit dem Schiffsregister wird dann meistens durch den Korrespondentreeder [21]) beglaubigt und der Wert einer Part angegeben; darauf folgt meist ein Abdruck des Reedereistatuts. Eine solche Urkunde erhält der Parteninhaber ausgehändigt. Doch ist diese Urkunde nicht etwa als Wertpapier ähnlich der Aktie anzusehen. Der Partenbrief ist nur eine Quittung darüber, daß der betreffende Mitreeder mit einer Part an dem Schiff beteiligt ist. Im übrigen wird er häufig dazu verwandt, um den Vertreter eines Mitreeders in der Versammlung durch Vorzeigung des Briefes über seine Vollmacht zu legitimieren. Etwaige Uebertragungen, z. B. ein Verkauf der Part, werden auf der Rückseite des Briefes vermerkt, unter Hinzufügung, daß die Uebertragung im Schiffsregister und im Protokllbuch erfolgt ist. Doch maßgebend für den Eigentumsübergang ist diese Abtretungserklärung nicht. Während der Partenbrief für den rechtlichen Bestand der Part, z. B. für die Belastung, ohne Bedeutung ist, so wird das wahre Schicksal der Part meist erwiesen durch das Schiffsregister, jener Zwitterbildung zwischen Handelsregister und Grundbuch. Jedenfalls gilt kraft der Eintragung eine Vermutung für das Schiffseigentum, die bis zum Beweise des Gegenteils anerkannt wird. Wie das Grundbuch die dinglichen Rechte an Grundstücken offenbart, so deckt das Schiffsregister die Eigentumsverhältnisse am Schiff und die Schiffshypotheken auf. Es ist z. B. für die Bestellung eines Pfandrechts an einer Part die Eintragung in das Schiffsregister erforderlich, sie wirkt rechtsbegründend (§§ 1260, I; 1272 BGB.), ebenso bei Inhalts- oder Rangänderung des Partpfandes. Dagegen hat die Eintragung über Eigentumserwerb und -wechsel keine rechtsbegründende Bedeutung, diese spielen sich außerhalb des Registers ab. Die nachfolgende Umschreibung im Register ist nur Berichtigung. Das Eigentum an einer Schiffspart wird also auch ohne Eintragung erworben. Eine gegenteilige Bestimmung könnte nie mit § 474 in Einklang gebracht werden. Es hat sich eine gewohnheitsrechtliche Vermutung herausgebildet, daß die eingetragene Person auch als Eigentümer legitimiert ist, und zwar nicht nur im Prozeß, im Flaggenrecht und gegenüber der Registerbehörde, sondern auch im übrigen öffentlichen Recht und gegenüber anderen Be-

[21]) In § 492 auch Schiffsdirektor, Schiffsdisponent genannt. Er ist der ständige Vertreter der Reederei (ROHG. 8, 344; RG. 42, 70) für die Führung des Reedereibetriebes (Schaps II § 492 Anm. 1).

hörden. Aus dem Gesagten erhellt, daß für das rechtliche Aussehen der Schiffspart weniger der Partenbrief, als das Schiffsregister maßgebend ist.

## II. Zahl und Wert der Schiffsparten.

Die Zahl der ideellen Teile, in welche das Schiff zerlegt werden kann, ist unbeschränkt.[1] [2] [3] Größe und Zahl der Parten, dem Landesbrauch und der Ortssitte sich anpassend, hat von jeher geschwankt. Oft richtet man sich nach den Baukosten des Schiffes. So beträgt eine Part des Schiffes „Adele" der Kieler Reederei Sartori & Berger, dessen Bau 120 000 Mark gekostet hat, $^1/_{120}$ = 1000 Mark. Bei dem Dampfer „Paul" derselben Reederei, dessen Baukosten 185 000 Mark betragen haben, ist der Wert einer Part $^1/_{100}$ = 1850 Mark. Häufig ist die Zahl, oft bei kleinen Schiffen, bei denen man es nicht erwartet, eine äußerst große. So zerfiel ein mecklenburgisches Schiff[4] von etwas über 200 Tonnen in 5 040 Parten.[5] Jedoch braucht die Zahl für jeden Parteninhaber nicht gleich groß zu sein, meistens finden sich mehrere Parten in der Hand eines Mitreeders. Andererseits kommt es namentlich bei großen Schiffen auch vor, daß einem Mitreeder nur der Bruchteil einer Part gehört, was die Vorliebe der Küstenbevölkerung, ihr oft kleines Kapital in Reedereibetrieben anzulegen, kennzeichnet.[6]

[1]) Bei der Aktiengesellschaft kennt das deutsche Recht kraft zwingender Vorschrift (§ 180) nur einen Mindestbetrag der Aktie auf regelmäßig 1000 M. (Abs. I) mit gewissen Ausnahmen (Abs. II bis IV), also die Summenaktie; vgl. aber über das zur Zeit geltende Recht § 10, II und § 17 Abs. II Goldbilanz VO. in Verb. mit § 45, II, 2. Durchführungsverordnung vom 28. III. 1924, die weit geringere Sätze, nämlich 100 Goldmark bezw. 20 Goldmark für Aktien zulassen. An sich könnte die Zerlegung des Grundkapitals der Aktiengesellschaft in Aktien eine doppelte sein: Man kann den Anteil als Bruchteil des Grundkapitals darstellen (Quotenaktien) oder aber es wird der feste Betrag des Grundkapitals durch kleinere Geldbeträge aufgeteilt (Summen- oder Quantumaktie). Das Gesetz hat sich für die letzere Art entschieden. — Im Gegensatz zur Schiffspart und Aktien ist die Zahl der Kuxe in der Regel auf 100 festgesetzt (§ 101, I ABG.). Die ältere deutsche Gewerkschafts zerfiel in 120 Kuxe.

[2]) Im englischen Recht werden nur 64 shares zugelassen (Merchant sh. act. Sect. 5 Nr. 1). Es werden nur 64 Eigentümer registriert, doch kann jeder Shares-Inhaber eine größere Zahl von Hintermännern haben, so daß die Beschränkung nur eine scheinbare ist.

[3]) RG. 42, 71.

[4]) Lewis I, 61 Anm. 1.

[5]) in Seuff. Arch. Bd. 55 Nr. 27 S. 61 ist eine Part von 5/1130 = 650 M. erwähnt.

[6]) Wüstendörfer S. 448.

## III. Die Schiffspart im Rechtsverkehr.

### 1. Entstehung (Erwerb) und Untergang (Verlust).

Beim Erwerb von Schiffsparten läßt sich wie beim Erwerb von dinglichen Rechten ein originärer und derivativer unterscheiden. Der originäre Erwerb der Schiffspart, so genannt, weil die Mitgliedschaft zur Reederei in der Person des Mitreeders zur Entstehung gelangt, ist bei der Entstehung der Reederei als sogen. Baureederei gegeben, die schon am werdenden Schiff begründet werden kann. Die Baureederei ist nach § 509 die Vereinigung zweier oder mehrerer Personen zu dem Zweck, ein Schiff für gemeinschaftliche Rechnung zu erbauen und zur Seefahrt [1]) zu verwenden. An sich wäre eine Gesellschaft, die Erwerb durch Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung bezweckt und sich zu diesem Zwecke ein Schiff bauen läßt, nach bürgerlichem Recht zu beurteilen. Doch aus Zweckmäßigkeitsgründen sind die Grundsätze der Reederei für anwendbar erklärt, weil es meistens unmöglich ist, „faktisch den Zeitpunkt zu bestimmen, in welchem der Schiffsbau vollendet ist und die Ausrüstung des Schiffes, sowie der Schiffahrtsbetrieb, also die eigentliche Reederei beginnt." [2]) Naturgemäß können nicht alle Vorschriften über die Reederei Anwendung haben, sondern sie treten erst nach und nach je nach der Weiterbildung der Baureederei und der Fertigstellung des Schiffes in Kraft, z. B. können in dem Abschnitt von der Ablieferung des vollendeten Schiffs bis zum Beginn der Verwendung zum Erwerb durch Seefahrt die Schiffsparten schon veräußert werden, während von einer Gewinnverteilung (§ 502) und einer Partaufgabe (§ 501) noch keine Rede sein kann.

Der bei weitem häufigere Erwerb von Schiffsparten ist der derivative, dessen Rechtsgrund meistens ein Kauf zu sein pflegt. Dieser kann sowohl bei Entstehung der Reederei als auch bei der späteren Veräußerung von Parten gegeben sein. Eine Reederei entsteht meist dadurch, daß ein Bauherr oder eine Werft ein Schiff baut und dann einen oder mehrere Teile desselben an mehrere Personen verkauft, die es zum gemeinsamen Erwerb durch die Seefahrt verwenden wollen. Diese Art des Erwerbes von Schiffsparten ist aber bisher nicht Gegenstand eines Sonderrechtes geworden. Es gelten die gesetzlichen Vorschriften über Kaufvertrag (§§ 433 ff. BGB. und §§ 373 ff. HGB.). Einige praktisch weniger bedeutsame Fälle des Erwerbes von Schiffsparten seien außerdem hier angeführt: der Erwerb durch Versteigerung einer an einen Aus-

[1]) Richtiger „zum Erwerb durch die Seefahrt", was vom Gesetz auch nur gemeint sein kann.
[2]) Prot. 1642.

länder gelangten Schiffspart auf Betreiben der übrigen Mitreeder zur Erhaltung des Flaggenrechts (Fl.Ges. § 3 Abs. II und III); der Erwerb von Schiffsparten kraft gesetzlicher Zwangsanwachsung, wenn ein Mitreeder seine Part preisgibt (§ 501, III). Der Erwerb von Schiffsparten nach Satzungsrecht ist ein derivativer, weil er sich auf Grund eines Partkaufes vollzieht. Denn als solcher ist dieser Erwerb anzusehen.[3]) Schließlich der Fall der „Uebernahme" einer Schiffspart des unfreiwillig entlassenen Schiffers, der zugleich Mitreeder ist, durch die übrigen Mitreeder (§ 552).

Der Verlust der Schiffspart ist naturgemäß durch den Erwerb dieser Schiffspart durch einen neuen Mitreeder gegeben, also in allen oben behandelten Fällen mit Ausnahme des Falles der Baureederei. Neben diesen tritt der Verlust der Schiffspart ein bei der Einziehung[4]) des Schiffes, durch Verschweigung nach der StrandO. §§ 35, I und II, 28,[5]) durch Enteignung[6]) und durch Notverkauf seitens des Kapitäns (§ 530). Der Untergang der Schiffspart als solcher ist gegeben bei der Auflösung der Reederei. Ueber den Zeitpunkt des Eintritts der die Schiffspart vernichtenden Wirkung sagt das Gesetz nichts. Die Auflösung tritt nicht ein, wie man doch aus der gesellschaftlichen Seite der Reederei herleiten zu können vermeinen sollte, bei einer Veränderung in den Personen der Mitreeder (§ 505, I), so daß die Veräußerung von Schiffsparten auf den Fortbestand der Reederei keinen Einfluß hat. Ebensowenig hat der Tod eines Mitreeders die Auflösung der Reederei zur Folge. Gleichfalls einflußlos auf den Fortbestand der Reederei ist der Konkurs eines Mitreeders; auch gibt es keine Auflösungsmöglichkeit der Reederei seitens eine Mitreeders.

[3]) Wagner Beitr. S. 38; Schnaps II Anm. 28 zu § 501; Beseler S. 298; abweichend Pappenheim II S. 109 ff.

[4]) Vgl. Pappenheim II, 98, z. B. wegen Seeraubes (StGB. §§ 250 Ziff. 3, 40), Perels (Internat. Seerecht S. 115 f. u. S. 130 f), wegen Seehandels (Generalakte der Brüßler Antisklavereikonferenz vom 2. Juni 1890 Kap. III Art. LIX Ges. v. 28. VII. 1895 § 3 S. 3), (Pappenheim II, S. 98, Anm. 4), wegen unbefugter Führung der Reichsflagge (Fl. Ges. § 18).

[5]) Danach werden strandtriftige geborgene Schiffe, deren Empfangsberechtigte auch durch Aufgebotsverfahren nicht ermittelt sind, dem Landesfiskus „überwiesen", versunkene oder seetriftige geborgene Schiffe dem Berger. Dieser bezw. der Landesfiskus erwerben dadurch nach herrschender Ansicht Eigentum (Schaps I S. 746 Fußnote 4; Knitschky-Rudorff Anm. 1 zu § 28 Strand. O.; Perels Anm. 1 zu § 35 Strand. O. S. 205), nicht nur bloßen gutgläubigen Besitz (für das letztere Motive zum Entw. d. Stand. O. in Sten. Ber. über die Verh. d. deutsch. Reichstages, 2. Leg. Per. 1. Sess. (1874) Bd. III, Akt. St. 5 S. 20).

[6]) z. B. für Hafen- u. Flußsperren gegen Vergütung (Kriegsleistungsges. v. 13. Juni 1873 § 23 f., Ausf. VO. v. 1. IV. 76, 12 zu § 23, 24 VO. v. 28. XI. 1918 § 2).

Eine Auflösung kann nur gemäß § 506, I durch Stimmenmehrheit beschlossen werden. Der Beschluß, das Schiff zu veräußern, steht dem Beschluß der Auflösung gleich. Hierhin sind auch die Fälle zu rechnen, wo der Mehrheitsbeschluß auf Zurückziehung des Schiffes aus der Seefahrt gerichtet ist [7]) oder auf Umwandlung des Unternehmens in eine andere Gesellschaftsform. Streitig ist, in welchem Augenblick die Reederei als aufgelöst zu gelten hat. Nach herrschender [8]) und richtiger Ansicht endigt sie sofort mit dem dahingehenden Mehrheitsbeschluß, es sei denn, daß ein späterer Zeitpunkt beschlossen ist. Nicht zu folgen ist der anderen Ansicht, daß die Auflösung erst mit der Verwirklichung des Beschlusses durch den Verkauf oder Aufgabe des Schiffes eintrete. Schaps,[9]) der dieser Ansicht folgt, will sie damit begründen, daß der Beschluß in Zukunft etwas zu tun, nicht das Tun selbst sei. Doch schon die Entstehungsgeschichte [10]) des Gesetzes spricht gegen diese Auffassung. Nach dem Auflösungsbeschluß folgt das Liquidationsverfahren, das jetzt den völligen Untergang der Reederei herbeizuführen bestrebt ist. Während dieser Periode hat die Reederei, soweit es der Zweck der Auseinandersetzung erfordert, noch als fortbestehend zu gelten. Unabhängig von seinem Willen wird ohne weiteres der Inhaber von Schiffsparten Mitglied des Liquidationsvereins und bleibt auf Grund dieser Tatsachen gemäß seiner Schiffspart berechtigt und verpflichtet. Die rechtliche Natur der Schiffspart als Inbegriff von Rechten und Pflichten ist die gleiche geblieben; sie ist nur der Liquidation entsprechend modifiziert, z. B. dadurch, daß an Stelle der Berechtigung auf Gewinnauszahlung das Recht auf die Liquidationsquote tritt. Erst in dem Augenblick des völligen Erlöschens der Reederei ist die Schiffspart als untergegangen zu bezeichnen.

Die übrigen Fälle der Auflösung der Reederei, die dann auch den Untergang der Schiffspart mit sich bringen, sind folgende: Vereinigung sämtlicher Parten in einer Hand,[11]) [12]) Verlust des Schiffes, dauernde Nichtverwendung zum See-

[7]) K. Lehmann, Lehrb. III, 304.

[8]) RG. 11, 194; Boyens-Lewis, I, 290; Brodmann Anm. 1 zu § 506; Wagner S. 193.

[9]) Schaps II Anm. 1 zu § 506; ebenso Lewis I, 95 f.; Brandis I, 43.

[10]) Prot 1558; Mot. 228; ROHG. 14, 418 ff.

[11]) Anders bei der Akt. Gesellschaft, wo ein Fortbestehen trotz Vereinigung sämtlicher Aktien zu bejahen ist; denn weder in dem Gesetze noch in den allgemein geltenden Rechtsgrundsätzen ist eine Auflösung in diesem Falle vorgesehen. Das RG. hat sogar zugelassen, daß ein Aktionär, der alle Aktien in seiner Hand hat, einen Generalversammlungsbeschluß faßte (RG. 22, 116). Ein Erlöschen der Aktiengesellschaft behauptet Gierke (S. 833), während K. Lehmann, Aktienrecht (II, 512) eine vermittelnde Stellung insofern ein-

erwerb[13]) und endlich die Eröffnung des Konkurses über das Reedereivermögen, falls man die Reederei entgegen der herrschenden Ansicht[14]) für konkursfähig hält. In dem letzten Falle tritt an Stelle der Liquidation das Konkursverfahren, mit dessen Beendigung die Schiffspart untergeht.

### 2. Uebertragbarkeit und Uebertragung.

Die Schiffspart ist grundsätzlich jederzeit übertragbar (§ 503,I).[15]) Ihre Uebertragung kann sich auf Grund der verschiedenen causae vollziehen; sie kann Gegenstand des Kaufes, Tausches oder eine Hingabe an Erfüllungsstatt, Gegenstand einer Schenkung, selbst eines Darlehns sein. Schließlich kann sie kraft einer Verfügung von Todes wegen durch Erbgang oder auf Grund Vermächtnisses auf einen anderen übergehen. Dabei gilt der allgemeine bürgerlich-rechtliche Grundsatz der Formfreiheit. Bei der Eigentumsübertragung folgen die Schiffsparten[16]) dem Fahrnisrecht (§§ 929 ff. BGB.), wenn auch in Wahrheit die Uebertragung durch Uebertragung des Mitbesitzes[17]) und in symbolischer Weise geschieht. Uebereignet man eine Schiffspart in Form des § 929 BGB., so kommen auch die §§ 932 ff. BGB., § 366 zur Anwendung.[18]) Doch bleiben selbst dem gutgläubigen Partenerwerber gegenüber die Schiffsgläubigerrechte bestehen (§ 755, II, der Ausnahmebestimmung ist), ebenso Schiffshypotheken und andere registrierte Pfandrechte (§ 1262, I BGB.). Dieser Grundsatz der Besitzübertragung ist zugunsten der Parteninhaber durchbrochen, weil es oft in ihrem Interesse liegt, ihren Schiffsanteil aufs schnellste zu veräußern. Dem trägt § 474 Rechnung, indem er bestimmt, daß die Uebergabe ersetzt werden

---

Fortsetzung der Anm. 11.
nimmt, als nach ihm für zulässig erachtet werden soll, daß eine „Körperschaft vorübergehend nur aus einem Mitgliede besteht". Dieser Ansicht ist wohl aus praktischen Gründen beizupflichten. Die bei der Aktiengesellschaft mögliche Erscheinung, daß die Aktiengesellschaft selbst Aktien in ihrer Hand vereinigen kann, ist bei der Reederei undenkbar, da diese keine juristische Person ist.

[12]) Prot. 3728; Wagner 193; Schnaps II, Einl. zu § 506; K. Lehmann, Lehrbuch III, 304.

[13]) Wagner 194; Schaps II Einl. zu § 506.

[14]) Schaps I Anm. 14 zu § 489; K. Lehmann, Lehrbuch III, 304. Jaeger V, I Anm. 8 zu § 25 KO.; Schaps II Anm. 19 zu § 489 bejaht die Konkursfähigkeit des Betriebsvermögens der Reederei.

[15]) Wegen des Zusammenhanges wird auf die Uebertragbarkeit der Schiffspart im einzelnen unten bei dem Recht des Parteninhabers, die Schiffspart zu veräußern, eingegangen.

[16]) Auch ohne Reederei, also lediglich i. S. von Miteigentumsbruchteilen.

[17]) Wolff § 88, I, 5 S. 290.

[18]) Pappenheim II, 69; Schaps II Anm. 9 zu § 474.

kann durch die Vereinbarung, daß das Eigentum sofort auf den Erwerber übergehen soll. Eine dahingehende Vereinbarung besagt, daß die Part ohne Besitzübertragung übergehen soll.[19]) Die Uebereignung setzt sich also in diesem Falle zusammen aus der Einigung über den Eigentumsübergang und aus der darüber hinausgehenden Einigung, daß das Eigentum in dieser besonderen Art des Ueberganges sofort übertragen werden soll. Unter dem Ausdruck „sofort" des § 474 ist nicht augenblicklich zu verstehen, sondern es ist die Vereinbarung eines späteren Eigentumsübertragung möglich.[20]) Diese Vereinbarung ist an keine Form gebunden.[21]) Wenn auch durch die oben geschilderte Art das Eigentum und mit ihm die Gefahrtragung auf den Erwerber übergeht,[22]) so erlangt er doch noch nicht den Besitz. Hieraus ergibt sich eine wichtige Folge zum Nachteil des gutgläubigen Erwerbers. Denn nach den §§ 932 ff. BGB. wird die Gutgläubigkeit nur in Verbindung mit dem Besitz geschützt, so daß im Falle des § 474 der Erwerber insofern ungünstiger gestellt ist, als infolge der fehlenden Besitzübertragung ein gutgläubiger Erwerb nicht möglich ist.[23])

### 3. Teilbarkeit und Teilung.

Die Möglichkeit der Teilung des Schiffes in eine beliebige Anzahl von Bruchteilen ist oben schon erwähnt. Als Teilung einer Schiffspart ist es nicht anzusehen, wenn sich mehrere Unterbeteiligte zur gemeinsamen Aufbringung der Partsumme zusammentun. Denn dadurch wird die Einheitlichkeit der Mitgliedschaft nicht berührt. Die Teilung hat vielmehr die Entstehung neuer, selbständiger Mitgliedschaften zur notwendigen Folge. Die Teilbarkeit in diesem Sinne ist bei der Schiffspart gegeben.[24]) Sie ist z. B. gegeben bei der Teilabtretung.

---

[19]) Prot. 1772, 3702.
[20]) Prot. 1772 ff., 3702 ff.; Pappenheim II, 115.
[21]) Pappenheim II, 115 und S. 115 Anm. 4.
[22]) K. Lehmann, Lehrbuch III, 733.
[23]) In diesem Abschnitt zeigt sich ein Unterschied zwischen Schiffspart und Namensaktie. Während die Part dem Recht der körperlichen Sachen folgt, geschieht die Uebertragung der Namensaktie als Wertpapier durch Abtretungserklärung auf der Urkunde oder durch Indossamment (§§ 222, 223 II). Dagegen richtet sich die Uebertragung der Inhaberaktie nach den §§ 929 ff. BGB. — Ebenfalls besteht ein Unterschied gegenüber der Uebertragung des Kuxes, bei dem man zwischen dem obligatorischen Kausalgeschäft, das sich nach dem allgemeinen bürgerlichen Recht richtet, und dem dinglichen Rechtsbegründungsakt zu unterscheiden hat (Voelkel II, S. 179). Für die dingliche Abtretung ist nach § 105, I ABG. Schriftlichkeit erforderlich.
[24]) Im Gegensatz hierzu ist durch § 179, I für die Aktiengesellschaft bestimmt: „Die Aktien sind unteilbar". Kein Aktionär kann also seine Aktie derart zerlegen, daß die von von ihm allein ausge-

Die Teilung selbst geht vor sich durch Teilung der Anteilsquote. Dies kommt äußerlich zum Ausdruck durch Uebertragung von in Nennbeträgen ausgedrückten Teilen einer Schiffspart. Durch die Uebertragung des Teiles gehen die Pflichten und Rechte „pro rata", prozentual, auf den Erwerber über. Die rechtliche Wirkung der Teilung besteht in der Entstehung einer neuen Schiffspart, die künftig ihre eigene Selbständigkeit hat. Die rechtliche Beurteilung dieser Erwerbsart für den Erwerber ist ganz eigenartig, weil man sie weder als originär noch als derivativ bezeichnen kann. Sie nimmt gewissermaßen eine Mittelstellung ein. Denn wenn auch die neue Schiffspart aus einem Teil der früher bestehenden entsteht und dieser Teil derivativ dem Erwerber zukommt, so entsteht doch erst in seiner Person die neue Schiffspart, da es eine Teilung ohne Uebertragung nicht gibt.[25])

### 4. Belastungsmöglichkeit und Belastung.

#### a) Pfandrecht.

Die Schiffspart ist, wie oben schon erwähnt, vererblich und veräußerlich. Aus ihrer Uebertragbarkeit ergibt sich auch ihre Pfändbarkeit und Verpfändbarkeit.[26])

Während es gesetzliche Pfandrechte an Schiffsparten nach heutigem deutschen Recht nicht gibt,[27]) so sind Pfändungspfandrechte an ihnen, namentlich im Zusammenhang mit der Zwangsvollstreckung ins Schiff gegeben.[28]) Sie kommen auch bei registrierten Schiffen, zur Gläubigerbefriedigung und zur Arrestvollziehung in Betracht (§§ 857. 858, 930 ZPO.) und folgen den fahrnisrechtlichen Regeln der ZPO., so daß insbesondere das frühere Pfändungspfandrecht dem späteren vorgeht (§ 804, III ZPO.).

Die Partverpfändung ist in der Form des Registerpfandes durch das BGB. geregelt (§ 1272 BGB.). Hier ist aber nur

Fortsetzung der Anm. 24
übten gesellschaftlichen Rechte künftig von mehreren als der Gesellschaft gegenüber berechtigt geltenden Personen ausgeübt werden. — Ebenso ist der Kux unteilbar (§ 101, Abs. III, ABG.). Er kann also nicht in mehrere selbständige Mitgliedschaftsrechte zerlegt werden, während ein ideelles Miteigentum an ihm denkbar ist. Dagegen war der Kux der älteren Gewerkschaft teilbar, und nur auf diesem Wege konnten sich mehr als 128 Personen zum gemeinsamen Betrieb eines Bergwerks zusammenschließen.

[25]) In diesem Zusammenhang sei gesagt, daß, wie eine Teilbarkeit so auch eine Zusammenlegung von Schiffsparten denkbar ist.

[26]) Vgl. Prot. 1734.

[27]) Pappenheim II, 204.

[28]) Planck IV Anm. 2 e zu § 1272; Mittelstein I § 509; Schaps II S. 56.

von der Part eines registrierten Schiffes die Rede. Andererseits hat der Begriff Schiffspart hier eine umfassendere Bedeutung, worauf oben schon hingewiesen ist. Es ist hier nicht eine Partenreederei erforderlich, sondern die Schiffspart kennzeichnet jeden Miteigentumsanteil an einem registrierten Schiff, dessen Eigentum mehreren Personen gemeinsam nach Bruchteilen zusteht [29]) (§ 1008 BGB.). Der Beweis hierfür ist schon oben erbracht. So ist die Schiffspart des Mitreeders nur als Hauptfall des § 1272 BGB. anzusehen. Die Verpfändung ist geregelt nach den Grundsätzen des Sachpfandes und nicht nach denen eines Pfandes an Gesellschaftsrechten. Dies hat seinen Grund darin, daß der Gesetzgeber das Überwiegende der Part in dem Miteigentumsanteil sah und nicht in dem Gesellschaftsanteil.[30]) Trotzdem wird nicht nur der Miteigentumsanteil verpfändet, sondern auch der entsprechende Anteil am übrigen Reedereivermögen. Daß aber z. B. das Stimmrecht und Dividendenrecht im Zweifel nicht mit verpfändet werden,[31]) ergibt sich aus der Natur des Registerpfandes, das der Gebrauchsvorteile entbehrt und kein Nutzpfand ist (§ 1273 II, § 1213 II BGB.). Die Form der Verpfändung ist wieder Einigung und Eintragung (§ 1260 BGB.), wobei die Part durch Numerierung und Angabe der Größe des Bruchteils genügend zu kennzeichnen ist.[32]) Entspricht die Entstehung des vertraglichen Partpfandrechts dem Vorbild der Schiffshypothek, also dem Liegenschaftsrecht, so kommt bei der Verwertung des Vertragspfandrecht das Fahrnisrecht zur Anwendung. Dies ist aus Zweckmäßigkeitsgründen geschehen; denn die Part ist oft sehr klein. Dafür wäre der umständliche Apparat der Zwangsversteigerung zu teuer und wenig praktisch. Es ist also nach § 1268 BGB. zunächst ein vollstreckbarer Titel erforderlich. Das Vollstreckungsgericht (§ 828 ZPO.) stellt dem Schuldner auf Grund des Pfändungsbeschlusses (§ 857 ZPO.) ein Verfügungsverbot zu (§ 857 II ZPO.). Die Befriedigung geschieht dann durch die vom Gericht angeordnete (§§ 844, 857 V ZPO.) Veräußerung der Part, die meistens durch den Gerichtsvollzieher in öffentlicher Versteigerung vorgenommen wird. Handelt es sich um die Versteigerung der Part einer Partenreederei, so tritt der Erwerber als Mitreeder in diese ein. Dabei finden die §§ 504, 507 II entsprechende Anwendung.[33])

Für die Verpfändung von Miteigentumsanteilen an nicht registrierten Schiffen ist gewöhnliches Fahrnispfandrecht maßgebend, also besonders § 1258 BGB. — Die Frage, ob der

[29]) ebenso in § 474, § 828 I ZPO.
[30]) Prot. 1653, 1733 ff., RG. 14, 15.
[31]) Lehmann-Ring II, 144.
[32]) KG. in Seuff. Arch. 67, 112 Nr. 63.
[33]) Pappenheim II, 196; Boyens-Lewis II, 40; dagegen Schaps II Anm. 10 zu § 504, Anm. 6 zu § 507.

§ 1258 BGB. auch bei Verpfändung von Schiffsparten registrierter Schiffe entsprechende Anwendung finden soll, ist sehr bestritten.[34]) Daß § 1258 in § 1272 BGB. nicht erwähnt ist, kann im Prinzip nicht gegen seine Anwendbarkeit sprechen. Nach Planck, Staudinger, Gierke u. a.[35]) ist die analoge Anwendbarkeit des § 1258 BGB. überhaupt auszuschließen. Dem ist aber nur insofern zu folgen, also Abs. I und Abs. IV ihrem Inhalt zufolge ausscheiden müssen.[36]) Abs. II Satz 2 ist jedenfalls für die Partenreederei nicht anzuwenden; denn zur Auflösung der Reederei ist ein Mehrheitsbeschluß erforderlich, und diesen kann ein Pfandgläubiger nicht erzielen, selbst wenn ihm mehr als die Hälfte der Parten verpfändet ist, da das Stimmrecht grundsätzlich nicht mitverpfändet wird (s. o.). Dagegen steht aber der analogen Anwendung des Abs. II Satz 1 nichts entgegen, die schon im Interesse des Schutzes des Pfandgläubigers zu bejahen ist. Ebenfalls sind keine Gründe einzusehen, die gegen die Anwendbarkeit des Abs. III sprechen.[37])

Für das Rangverhältnis ist die Reihenfolge der Eintragung maßgebend, aber nur für die Partverpfändung untereinander. Die Schiffshypotheken, selbst die später eingetragenen, gehen diesen vor.[38]) Die treffendste Begründung für die Richtigkeit dieses Satzes, jedenfalls soweit er die Partenreederei betrifft, ist von Wüstendörfer[39]) gegeben, nach dem es im Interesse der Betriebsfähigkeit der Reederei nicht angängig ist, daß der Einzelwille den organisierten Mehrheitswillen im voraus einengen kann. Was weiter das Verhältnis zwischen Partpfand und Schiffshypothek anlangt, so wird die Part durch eine in sie betriebene Zwangsvollstreckung von den am ganzen Schiff bestehenden Pfandrechten nicht frei,[40]) und umgekehrt gehen durch Zwangsversteigerung des ganzen Schiffes die Partpfandrechte unter.[41])

### b) Nießbrauch.

Genau so, wie ein Pfandrecht an der Schiffspart möglich ist, so kann auch ein Nießbrauch an ihr bestellt werden; darüber sind dieselben Erwägungen anzustellen, wie oben beim Pfandrecht.

---

[34]) Vgl. Wüstendörfer S. 263 und die dort (Anm. 15) angeführte Literatur.

[35]) Planck Anm. 2e zu § 1272; Staudinger Anm. 2 zu § 1272; Gierke DPrR. II S. 1001 Anm. 6.

[36]) Pappenheim im II, 192 Anm. 2.

[37]) Vgl. Pappenheim II, 192 Anm. 2.

[38]) Prot. z. BGB. III, 506; Planck Anm. 2b und 1 zu § 1272; Pappenheim II, 197; Schaps II, 56; Staud. Anm. 4 zu § 1272; Brandis I, 98.

[39]) S. 264/65.

[40]) Pappenheim II, 196; Mittelstein, Schiffsgläubigerrecht S. 170 ff.; — I, S. 509 Anm. 1d zu § 1272; Schaps II, S. 56.

Schließlich sei noch erwähnt, daß eine entsprechende Anwendung des § 474 auf die Bestellung des Pfandrechts oder des Nießbrauchs zu verneinen ist. Denn für das Pfandrecht ist gerade die Besitzerlangung das Wesentlichste (§ 1205 f. BGB.) [42]) und für den Nießbrauch sind die Zweckgedanken, die den § 474 zur Erleichterung des Eigentumsüberganges eingeführt haben, nicht vorhanden.[43]) [44])

---

[41]) So ausdrücklich A. D. HGB. Art. 780 Abs. I; Pappenheim II, 196; Schaps II, 56; abweichend Planck IV Anm. 1. zu § 1272.

[42]). Vgl. Pappenheim II, 118.

[43]) Vgl. Schaps II § 474 Anm. 1; abweichend Pappenheim II, S. 118.

[44]) Zur Verpfändung des Kuxes ist neben einem schriftlichen Verpfändungsvertrag die Uebergabe des Kuxscheines erforderlich (§ 108 ABG.). Für die Pfändung im Wege der Zwangsvollstreckung sind die Bestimmungen der ZPO. über die Zwangsvollstreckung (§§ 808, 281 f. ZPO.) maßgebend, da der Kux als Wertpapier anzusehen ist (vgl. hierüber Müller-Erzbach S. 273; Voelkel, S. 180).

## II. Kapitel.

# Die rechtliche Stellung des Parteninhabers.

Den Gegenstand der folgenden Betrachtungen bildet es, die rechtliche Stellung des Inhabers einer Schiffspart, der oben ganz allgemein als Mitgliedschaft der Reederei charakterisierten Beteiligung, näher zu beleuchten. Der Parteninhaber kann sowohl zur Reederei wie außerhalb derselben Rechtsbeziehungen der verschiedensten Art eingehen. Dabei kann er sowohl der Reederei als auch Dritten als Nichtmitglied, als unbeteiligter Dritter entgegentreten; andererseits gibt es gewisse Rechtsbeziehungen, die nur zwischen den Parteninhabern als solchen und entweder der Reederei oder Dritten möglich sind. Während die ersteren außerhalb dieser Abhandlung liegen, also hier belanglos sind, entspringen die letzteren der Mitgliedschaft und sind eine Folge der Beteiligung mit Schiffsparten an der Reederei.

### I. Rechtsbeziehungen zwischen Parteninhaber und Reederei (Innenverhältnis).

Die Vorschriften über die Rechtsbeziehungen zwischen einem Parteninhaber und der Reederei sind entweder direkt im Gesetz enthalten, oder das Gesetz gestattet, eine diesbezügliche Regelung in den Reedereivertrag aufzunehmen, sodaß gesetzlich zwingende und vertraglich dispositiv geregelte Vorschriften gegeben sind. In diesen beiden, dem Gesetz und dem Reedereistatut, liegt der Komplex der Rechte und Pflichten begründet, die als Rechtsverhältnis der Mitgliedschaft zu bezeichnen sind.

#### 1. Rechte.

##### a) Das Stimmrecht.

Für das Stimmrecht des Mitreeders ist seine Schiffspart von Bedeutung. Die Leitung der Reedereiangelegenheiten regelt sich zunächst nach dem Vertrage. Erst wenn dieser versagt, kommen die im folgenden zu behandelnden Vorschriften

über das Stimmrecht zur Anwendung. Nach § 491 ist die Reederei beschlußfähig, und zwar bedarf es in der Regel der absoluten Partenmehrheit. Jeder Mitreeder ist an der Beschlußfassung nach der Größe seiner Schiffspart beteiligt. Es werden also die Stimmen nicht nach Köpfen, sondern nach den Anteilen jedes Mitreeders gezählt. Da die Parten häufig in Unterparten zerfallen, so ist ihre Größe das entscheidende. Daher sagt Kuntze,[1]) die Stimmen werden nicht „gezählt", sondern „gewogen".[2]) Selbst das HGB. hat im Gegensatz zum AD. HGB. dem Rechnung getragen, indem es von der Berechnung der Stimmen spricht (§ 491 I Satz 3). Die Mehrheit ist vorhanden, wenn ihren Vertretern mehr als die Hälfte des ganzen Schiffes gehört (§ 491 I, 3, 2. Hälfte). Daraus folgt, daß unter Umständen die Beschlußfassung in der Macht eines einzelnen Mitreeders liegen kann, wenn er nämlich mehr als die Hälfte des Schiffes sein eigen nennt. Die Mehrheit entscheidet; die Minderheit muß sich fügen.[3]) Dies könnte als Härte und Unbilligkeit der Minderheit gegenüber empfunden werden. Doch dem ist entgegenzuhalten, daß sich mit der Zahl der Parten naturgemäß die Bedeutung der Reederei für den einzelnen Mitreeder erhöht. Nach herrschender Ansicht[4]) kann die Minderheit sogar übergangen werden, wenn ein Mehrheitswille feststeht. Dies hält Wüstendörfer[5]) für unbillig. Doch wenn man bedenkt, daß das Anhören der Minderheit gar keinen Zweck hat, da sie an dem Beschluß nichts ändern kann, daß häufig auch von vornherein feststeht, daß sie widersprechen wird, eine Beratung also ganz unnötig wäre, so muß man der herrschenden als der praktischeren Ansicht folgen. Aus § 491 I, 3 geht hervor, daß die Mehrheit nicht nach den in einer Reedereiversammlung berechneten Stimmen beberechnet werden kann, sondern die sämtlichen Reedereianteile, auch wenn sie nicht vertreten sind, berücksichtigt werden müssen. Im mecklenburgischen Recht hat sich in dieser Beziehung eine kleine Abweichung erhalten.[6]) Es heißt in § 52 Einf.VO. vom 28. Dez. 1863,[7]) jetzt Ausf.VO. zum HGB.[8]) § 10: „Bei Abstimmungen über Angelegenheiten des laufenden Reedereibetriebes werden die Stimmen derjenigen Mitglieder, welche nicht an dem Sitz der Reederei wohnhaft sind und bei dem Korrespondentreeder einen Vertreter nicht ange-

---

[1]) Kuntze in ZHR. Bd. 6 S. 242.
[2]) ebenso bei der Aktiengesellschaft.
[3]) Das ihr u. U. zu Gebote stehende Preisgaberecht ist unten zu behandeln.
[4]) ROHG. 16 Nr. 96 S. 382 f.; RG. 40, 3; Wagner S. 197; Schaps II Anm. 8 zu § 491.
[5]) Wüstendörfer S. 456.
[6]) EG. zum HGB. Art. 19.
[7]) in Beilage zu Nr. 4 des Reg. Bl. f. Meckl.-Schw. von 1864.
[8]) v. 9. April 1899 (Reg. Bl. f. Meckl.-Schw. S. 283 ff.).

meldet haben, desgleichen die Stimmen derjenigen Mitreeder, welche rechtlich oder tatsächlich an der Teilnahme behindert sind, solange sie einen Vertreter entbehren, den mehreren Stimmen hinzugezählt." — Den Fall, daß sich eine Stimmenmehrheit nicht erzielen läßt, zieht das Gesetz nicht in Betracht. Was dann zu geschehen hat, ist bestritten. Wagner[9]) will das allgemeine Recht und die Aufkündigungsbefugnis jedes Mitreeders eintreten lassen. Dem steht jedoch § 505 III entgegen. Bei dauernder Uneinigkeit der beiden Stimmenhälften und der daraus entspringenden Unmöglichkeit, das Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt zu verwenden, könnte eine Auflösung der Reederei erfolgen, weil den Erfordernissen des § 489 nicht mehr genügt würde. Es ist hier also eine Lücke im Gesetze, die de lege ferenda dadurch ausgefüllt werden könnte, daß in solchem Zweifelsfall der Korrespondentreeder den Ausschlag gäbe. Denn er als ständiger Vertreter der Reederei[10]) wird am besten entscheiden können, welche Maßnahmen zum Wohle der Reederei ausschlagen werden. — Bestimmungen über die Form der Beschlußfassung und die Art der Abstimmung finden sich im Gesetz nicht. Ein Beschluß kann in einer eigens dazu berufenen Versammlung oder bei einem zufälligen Zusammensein der Mitreeder gefaßt werden, und zwar mündlich oder schriftlich.[11]) Selbst eine Mitteilung des Korrespondentreeders, falls ein solcher vorhanden ist, über den gefaßten Beschluß an die Minderheit ist nicht nötig. Denn § 498 erfordert nur eine Auskunftserteilung auf Verlangen. Doch diese Benachrichtigungspflicht wird man zu den Pflichten des § 497 rechnen müssen, zumal dadurch der Minderheit die Möglichkeit gegeben werden muß, ihr Preisgaberecht im gegebenen und begründeten Falle auszuüben. — Wüstendörfer[12]) meint, daß einem Mitreeder, der als Dritter mit der Reederei ein Rechtsgeschäft schließt, ein Stimmrecht nicht zustehe, und begründet das mit dem Grundsatze von Treu und Glauben und der Rechtsähnlichkeit von § 34 BGB., § 252 III und § 47 GmbH.-Ges.[13]) Dem kann man nicht folgen, wenn man sich klar macht, daß nach dieser Ansicht bei Vorhandensein eines Mitreeders, der mehr als die Hälfte der Parten in sich vereinigt, ein Beschluß der Reederei überhaupt unmöglich wäre, wenn dieser ein Rechtsgeschäft mit der Reederei schließen wollte. Um hier einen Beschluß zu erzielen, muß dieser Mitreeder mitstimmen. Dann muß man aber naturgemäß auch für die anderen Mitreeder folgern, die mit der Reederei Ver-

[9]) Wagner S. 196 Anm. 4; anders Boyens-Lewis I, 250.
[10]) RG. 42, 70.
[11]) in Mecklenburg bildet schriftliche Einladung die Regel (Wagner S. 197).
[12]) Wüstendörfer S. 455.
[13]) ebenso Brodmann Anm. 1 zu § 491; vgl. RG. 9, 140.

träge abschließen wollen, daß auch ihnen ein Stimmrecht zusteht.[14])

In einzelnen Punkten würde die Regel des Mehrheitsbeschlusses für die Minderheit eine große Härte bedeuten. Deshalb kennt das Gesetz Ausnahmen und hat in fünf Fällen Einstimmigkeit für die Reedereibeschlüsse gefordert; schließlich gibt es noch zwei Fälle der Zustimmung aller Mitreeder.

aa) Einstimmigkeit sämtlicher Mitreeder ist erforderlich zu den Beschlüssen, die eine Abänderung des Reedereivertrages enthalten (§ 491 II). Hier kann nicht die Abänderung des bloßen Wortlautes gemeint sein, sondern die Abänderung des Vertrages seinem wesentlichen Inhalte nach.[15]) Was unter dem wesentlichen Inhalte zu verstehen ist, ist bestritten. In erster Linie sind hierher wohl diejenigen Vertragsbestimmungen zu rechnen, die vom Gesetz abweichend oder die vertraglich besonders festgelegt sind. Streit in den Ansichten tritt aber in dem Falle ein, wenn Bestimmungen, die sich auch im Gesetz finden, wiederholt sind. Dies kann teils als überflüssige Bekräftigung des Gesetzes angesehen werden, teils kann hierdurch die Wirkung der Vertragsbestimmungen über das Gesetz hinaus gesteigert werden sollen. Das Reichsoberhandelsgericht[16]) bejaht die Wesentlichkeit nur im zweiten Falle, wenn sich aus den Umständen ergibt, daß „die betreffende Bestimmung gerade in der Absicht, ihre Abänderung durch spätere Beschlüsse der Mitreeder zu erschweren, oder doch, weil ihr von dem Kontrahenten eine besondere Bedeutung und Erheblichkeit beigelegt wurde, in den Vertrag aufgenommen ist." Dem folgen Wagner[17]) und Lewis;[18]) Boyens[19]) will diese Ansicht nicht teilen, weil das Gesetz eine solche Unterscheidung nicht kenne. Schaps[20]) meint, daß die wiederholten Bestimmungen die Vermutung der Wesentlichkeit für sich haben und jeder, der das Gegenteil behauptet, dies beweisen muß. M. E. ist es lediglich konkrete Auslegungsfrage,[21]) welche von den wiederholten Bestimmungen man zu den wesentlichen rechnen will. Das Entscheidende ist, ob durch die Änderung irgendeiner Vertragsbestimmung im Ergebnis eine wesentliche Änderung des Vertrages erreicht wird, so daß auch hier Einstimmigkeit gefordert werden muß. Für Bestimmungen des Gesetzes, die der Vertrag nicht erwähnt, also stillschweigend vereinbart sind, gilt der Unterschied zwischen Wesent-

[14]) ebenso Boyens-Lewis I S. 246; Schaps II Anm. 2 zu § 491.
[15]) ROGH. 15, 160; im wesentlichen übereinstimmend Schaps II Anm. 4 zu § 491; vgl. dagegen Boyens-Lewis I, 248.
[16]) ROHG. 15, 160/61.
[17]) Wagner S. 196.
[18]) Lewis I S. 67.
[19]) Boyens-Lewis I S. 248.
[20]) Schaps II § 491 B I b Anm. 4.
[21]) Wüstendörfer S. 457.

lichkeit und Unwesentlichkeit auch, doch bis auf § 491 II haben diese die Vermutung der Unwesentlichkeit für sich und sind durch Mehrheitsbeschluß abänderbar.

bb) Einstimmigkeit wird ferner gefordert zu Beschlüssen, „die den Bestimmungen des Reedereivertrages entgegen" stehen (§ 491 II). Dieser Satz besagt dasselbe, wie der unter aa) behandelte, nur mit dem Unterschied, daß hier die Abänderung des Reedereivertrages für einen oder einige Fälle erfolgt, nicht wie oben ganz oder teilweise. Es sind hier also dieselben Erwägungen wie oben anzustellen, so daß die Abweichung von einer unwesentlichen Bestimmung Einstimmigkeit nicht erfordert.

cc) Schließlich schreibt § 491 II Einstimmigkeit für Beschlüsse vor, „die dem Zweck der Reederei fremd sind." Wie aus den Protokollen [22]) hervorgeht, will der Gesetzgeber sagen: „Die dem Zweck ‚dieser' Reederei fremd sind," d. h. also, es handelt sich nicht um den Zweck einer Reederei schlechthin, sondern einer bestimmten Reederei. Es sind Beschlüsse denkbar, die den allgemeinen Zwecken der Reederei entsprechen, denen einer bestimmten Reederei aber nicht. Schaps u. a.[23]) sind der Ansicht, daß hier trotz der Protokolle doch der abstrakte Reedereizweck in Frage stände. Sie begründen es damit, daß, da der besondere konkrete Zweck der Reederei auf dem Vertrage beruhe, dieser Fall schon von dem unter aa) und bb) Gesagten getroffen werde. Mit Recht sagt aber Wüstendörfer [24]) hiergegen, daß „das gleiche Argument erst recht auf Beschlüsse zutrifft, die sich von dem allgemeinen Reedereizweck entfernen." Deshalb ist nicht einzusehen, weshalb man nicht dem Gesetzestext, wie er durch die Protokolle erläutert ist, folgen soll.[25]) — Dem Zweck der Reederei fremd sind alle Unternehmungen, die nicht auf Erwerb durch die Seefahrt abzielen, z. B. Entdeckungs-, Vergnügungsfahrten. Ebenfalls muß hierher die Versicherung des Schiffes gerechnet werden, denn mit dem Zweck der Reederei hat diese nichts zu tun.

dd) Zur Bestellung eines Nicht-Mitreeders zum Korrespondentreeder ist Einstimmigkeit erforderlich (§ 492 I, 2), während bei Bestellung eines Mitreeders als solchen ein Mehrheitsbeschluß genügt. Diese Bestimmung hat ihren guten Grund. Denn eine unbeteiligte Person steht der Reederei gleichgültiger gegenüber und würde möglicherweise den Vorteil der Reederei nicht im gleichen Maße im Auge haben, wie ein Eigentümer von Schiffsparten. — Es läßt sich auch der

---

[22]) Prot. 1502; Brodmann Anm. 2 zu § 491.

[23]) Schaps II Anm. 6 zu § 491; Boysens-Lewis I, 247; Wagner S. 198; Oldenburg S. 19.

[24]) Wüstendörfer S. 457 Anm. 33.

[25]) Derselben Ansicht Brodmann Anm. 2 zu § 492; Makower-Loewe Anm. 2b zu § 491; Brandis I S. 35.

Fall denken, daß für die Bestellung eines Mitreeders zum Korrespondentreeder Einstimmigkeit erforderlich ist, wenn nämlich im Vertrage die Bestellung dieses Mitreeders ausgeschlossen ist. Dann wäre für die Abänderung des Vertrages, die erst geschehen müßte, Einstimmigkeit nötig.

ee) Die wohlerworbenen oder Sonderrechte [26]) der Mitreeder, die das Gesetz nicht zusammenhängend aufzählt,[27]) können ihnen nur durch einstimmigen Beschluß genommen werden. Was unter den wohlerworbenen Rechten zu verstehen ist, ist bestritten. Das Reichs-Oberhandelsgericht [28]) ist der Ansicht, daß aus jedem Mehrheitsbeschluß den Mitreedern wohlerworbene Rechte auf die Ausführung des Beschlusses erwüchsen, die nur einstimmig beseitigt werden könnten. Demgegenüber will Boyens-Lewis [29]) solche nur durch den Reedereivertrag oder dessen einstimmig beschlossenen Nachträge entstehen lassen, alle anderen Beschlüsse aber, auch die über Gewinnverteilung durch Mehrheitsbeschluß für abänderbar halten. Wagner [30]) vertritt eine Mittelmeinung dahingehend, daß die Ansicht des Reichs-Oberhandelsgerichts nur unter Umständen zutreffe, nämlich, wenn dem Mitreeder dadurch Rechte erwachsen sollten, daß ein reiner Verwaltungsbeschluß aber der Einstimmigkeit zur Abänderung nicht bedürfe. Diese Ansicht ist als die den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechende für die richtige zu halten.

Schließlich gibt es noch die von der Einstimmigkeit verschiedene Zustimmung sämtlicher Mitreeder, so daß in diesen Fällen auch diejenigen ihre Einwilligung geben müssen, die auf ihr Stimmrecht verzichtet haben. Es sind dies die Fälle, in denen das Schiff durch Veräußerung einer Schiffspart [31]) das Recht, die Reichsflagge zu führen, verlieren würde (§ 503 II), und wenn von den gesetzlichen Vorschriften über den Verkauf des Schiffes nach Auflösung der Reederei abgesehen werden soll (§ 506 II).

### b) Das Recht auf Gewinnauszahlung.

Die Grundlage für die Gewinnauszahlung bildet wiederum die Schiffspart (§ 502). Neben diesem gesetzlichen Maßstab über die Verteilung des Gewinnes ist der Reedereivertrag

---

[26]) Aehnlich wie bei der Aktiengesellschaft, wo man auch zwischen gewöhnlichen Mitgliedschaftsrechten und Sonderrechten zu unterscheiden hat.

[27]) Beispiele: §§ 501, 502, 503, 506.

[28]) ROHG. 16, 382.

[29]) Boyens-Lewis I, 248/49.

[30]) Wagner, S. 198/99.

[31]) Für den Fall der Veräußerung des ganzen (vgl. Prot. 1546 ff.) Schiffes an einen Ausländer und des daraus folgenden Verlustes der Reichsflagge ist Einstimmigkeit oder Zustimmung nicht vorgeschrieben.

maßgebend. Die Verteilung des Gewinns hat zu erfolgen nach Abschluß eines Gesamtreiseunternehmens.[32]) Dieser Begriff bedarf der näheren Erörterung. § 502 II sagt, daß die Auszahlung eines etwaigen Überschusses jedesmal zu erfolgen habe, „nachdem das Schiff in seinen Heimathafen zurückgekehrt ist." Das ist so zu verstehen, daß ein Anlaufen des Heimathafens zwischendurch nicht hierher gehört. Das Schiff kann auch mit den verschiedensten Ladungen die verschiedensten Routen gefahren sein. Es ist für die Beendigung des Unternehmens nicht die vollendete Verfrachtung einer Ladung von einem Hafen zum andern, sondern erst die Rückkehr des Schiffes in den Heimathafen maßgebend. Das Unternehmen kann aber auch als beendigt angesehen werden, „nachdem das Schiff in einem anderen Hafen seine Reise beendigt hat und die Schiffsmannschaft entlassen ist" (§ 502 II), z. B. wenn das Schiff reparaturbedürftig im fremden Hafen auf längere Zeit im Dock liegt. Durch diese gesetzlichen Bestimmungen ist die Auszahlung des Gewinnes zu nicht regelmäßig wiederkehrenden Zeitpunkten bedingt. Die Einrichtung des bei anderen Gesellschaftsformen üblichen Geschäftsjahres ist der Reederei fremd. Sie wäre auch unzweckmäßig, denn es ist meist nicht mit Sicherheit abzusehen, wann das Schiff zurückkehren wird, und erst nach Vollendung der Reise ist eine Rechnung überhaupt möglich, so daß die Beendigung eines Reiseunternehmens als Termin für die Gewinnauszahlung angesetzt ist.

Zur Auszahlung gelangt der Reingewinn. Vorher ist die Abrechnung mit dem Schiffer und der Mannschaft[33]) und evtl. mit dem Korrespondentreeder erfolgt (§ 492 II), außerdem können Verluste früherer Reisen, Forderungen der Reedereigläubiger und Gegenforderungen der Reederei und der einzelnen Mitreeder abgezogen werden.

Dieses wohlerworbene Recht (s. o.) auf Gewinnverteilung kann dem Mitreeder durch Minderheitsbeschluß nicht genommen werden.[34]) Boyens[35]) ist anderer Meinung, daß nämlich jeder Mitreeder, wie er zur Fortsetzung des Reedereibetriebes die nötigen Zuschüsse zu leisten habe, soweit er nicht von dem Recht der Partaufgabe Gebrauch machen wolle, sich ebenso auch die Zurückhaltung des Gewinnes oder eines Teils desselben gefallen lassen müsse, wenn dies zur Fortsetzung des Reedereibetriebes nötig sei. Dem ist aber erst dann zu folgen, wenn die Frist des § 501 abgelaufen ist, ohne daß eine Partaufgabe erfolgt ist. Solange das nicht feststeht, muß der Gewinn ausgezahlt werden.

---

[32]) Wüstendörfer S. 459.
[33]) Makower § 502 Anm. 1 S. 24.
[34]) Wagner S. 213.
[35]) Boyens-Lewis I Art. 469 Nr. 3 S. 283; Prot. 2765.

Der § 502 III gibt den Mitreedern das Sonderrecht, falls vor der Rückkehr des Schiffes schon Gelder eingegangen sind, diese nach dem Verhältnis der Größe der Parten zu verteilen, wenn die Gelder nicht zu späteren Ausgaben oder zur Deckung von Ansprüchen einzelner Mitreeder an die Reederei gebraucht werden. Dies erfolgt also nur, wenn die Gelder frei verfügbar sind. Das ist z. B. nicht der Fall, wenn die Mehrheit Zuschüsse zu neuen Unternehmungen beschließt. Außerdem kann jeder Mitreeder der Verteilung eingegangener Gelder widersprechen, wenn er beweist, daß diese nicht statthaft ist.

### c) Das Partveräußerungsrecht.

Jedem Parteigentümer steht das Recht zu, seine Part oder einen Teil derselben jederzeit und ohne Einwilligung der übrigen Mitreeder zu veräußern (§ 503). Dieses Recht, das ebenfalls zu den wohlerworbenen gehört (s. o.), kann den Mitreedern durch Mehrheitsbeschluß grundsätzlich nicht genommen oder beschränkt werden, es sei denn, daß im Vertrage etwas anderes bestimmt ist, was in diesem Falle ja möglich ist, weil es sich um das Innenverhältnis der Reederei handelt. Danach könnte den Mitreedern ein Vorkaufsrecht eingeräumt werden oder ein Widerspruchsrecht zustehen. Ohne ausdrückliche Bestimmung im Vertrage sind derartige Rechte ausgeschlossen.[36]) Vertraglich [37]) ausgemachte Vorkaufsrechte haben nur obligatorische Wirkung, so daß der Partenerwerber, der das Verkaufsrecht der Mitreeder verletzt, gleichwohl Mitreeder wird, während ein Ersatzanspruch der Mitreeder nur gegen den Veräußerer erwächst.

Neben dieser vertraglich möglichen Beschränkung des Partveräußerungsrechts gibt es einen gesetzlichen Fall der Beschränkung. Die Veräußerung einer Schiffspart, durch die das Schiff das Recht, die Reichsflagge zu führen, verlieren würde, d. h. also an einen Ausländer, bedarf der Zustimmung sämtlicher Mitreeder, also auch derjenigen, die auf ihr Stimmrecht verzichtet haben (§ 503 II). Mit dieser Bestimmung will der Gesetzgeber nicht den Erwerb von Schiffsparten durch Ausländer verbieten,[38]) [39]) [40]) sondern bezwecken, daß es nicht jeder Mitreeder

[36]) Wagner S. 216. Im A.D. HGB. Art. 470 II war ausdrücklich gesagt, daß den Mitreedern ein gesetzliches Vorkaufsrecht nicht zustehe. In dem neuen HGB. erübrigt sich diese Bestimmung, da es nach heutigem bürgerlichen Recht ein gesetzliches Vorkaufsrecht außer im Erbrecht nicht mehr gibt (Boyens-Lewis I, S. 285).

[37]) ebenso die testamentarischen. Prot. 3725.

[38]) Von einem gesetzlichen Verbot könnte man auf Grund folgender Betrachtung reden: Die Bestimmung des § 503 bezieht sich nur auf freiwillige Veräußerungen von Schiffsparten. Geht aber die Schiffspart durch Vererbung oder Vermächtnis an einen Ausländer über, oder dadurch, daß ein Mitreeder die Reichsangehörigkeit ver-

in der Hand hat, die übrigen zu vergewaltigen und die staats- und völkerrechtliche Stellung des Schiffes infolge Verlustes der Reichsflagge zu beeinträchtigen.[41]) Diese Zustimmung braucht nicht ausdrücklich erteilt zu werden.[42]) Ist diese Zustimmung nicht vorhanden, so ist die Veräußerung absolut nichtig,[43]) also auch der Veräußerer braucht sie nicht gegen sich gelten zu lassen, weil die dazu erforderliche Dispositionsmacht in dem Eigentumsanteil von vornherein gar nicht enthalten war,[44]) so daß der Erwerber auch nicht die ihm sonst nach § 475 zustehende Erteilung einer öffentlich beglaubigten Urkunde über die Veräußerung verlangen kann, da die Voraussetzung dazu eine rechtsgültig erfolgte Veräußerung ist.

Mit der Veränderung der Part oder eines Teiles derselben verfügt der Veräußerer neben dem Eigentumsanteil auch über den entsprechenden Anteil an dem Reedereivermögen und den damit verbundenen Gesellschaftsrechten und -pflichten.[45]) Nur in dieser Form einer Verfügung über die g e s a m t e Part ist eine Veräußerung des Anteils an den einzelnen Gegenständen möglich. Die herrschende Ansicht[46]) geht dahin, daß der Mitreeder über seinen Anteil an den einzelnen Gegenständen nicht selbständig verfügen, daher auch seinen Anteil an den einzelnen Reedereiforderungen nicht selbständig geltend machen kann. Die richtige

---

Fortsetzung der Anm. 38

liert, so kommt für registrierte Schiffe der § 3 Fl. Ges. in Betracht. Das Schiff behält demnach das Recht zur Führung der Reichsflagge noch ein Jahr lang nach der eingetretenen Veränderung, wenn die Schiffsparten der inländischen Mitreeder mindestens $^2/_3$ des Schiffes betragen. Sodann hat jeder Mitreeder nach Ablauf von 6 Monaten das Recht, den Antrag auf Versteigerung der Part für Rechnung des nunmehrigen ausländischen Eigentümers zu stellen, worüber mit Stimmenmehrheit entschieden wird. Bei der Versteigerung kann dann der Zuschlag nur an einen Inländer erfolgen.

[39]) Vgl. Art. 470 AD. HGB., dessen Abs. II Satz 1 im neuen HGB. beseitigt ist.

[40]) Der Weltkrieg brachte eine rückläufige Bewegung des seit 1900 herrschenden Rechtszustandes, indem durch mehrere Bundesratsverordnungen z. B. vom 21. X. 1915 (RGBl. S. 685), 17. II und 23. XII. 1916 (RGBl. S. 107 u. S. 1429) u. 17. u. 20 I. 1918 (RGBl. S. 39 u. S. 42) Rechtsgeschäfte, durch welche Kauffahrteischiffe ganz oder teilweise in ausländische Hände überführt werden sollten, verboten wurden.

[41]) Vgl. Prot. 1547.

[42]) Schaps II Anm. 2 zu § 503; gegenteiliger Ansicht ist Wagner S. 216.

[43]) Brodmann Anm. 2 zu § 503; Boyens-Lewis I, 284; Schaps II Anm. 2 zu § 503; Sieveking S. 17; Cosack VII, 714.

[44]) ROHG. 24, 46; RG. 68, 65.

[45]) Schaps II Anm. 6 zu § 503.

[46]) Dernburg S. 717; Wagner S. 215; Bunsen S. 248; ebenso jetzt Schaps II Anm. 14 und 20 f. zu § 489, Einl. zu § 502; anders Schaps I Anm. 12 u. 16 zu § 489, Einl. z. § 502.

Begründung hierfür gibt Wüstendörfer,[47]) wenn er sagt, daß dieser Rechtssatz nicht aus dem Charakter der Partenreederei als einer Rechtsgemeinschaft zur gesamten Hand folge, daß also die Bestandteile des Gesellschaftsvermögens gesamthändisch gebunden seien, sondern daraus, daß die Partbestandteile einzelhändig gebunden seien. Man könne die Part wohl rechnerisch, aber nicht gegenständlich auseinanderziehen. Treffend gibt Wüstendörfer [48]) auch die Zweckmäßigkeitsgedanken hierfür an, daß man die Schiffspart als verkehrsfähigen Vermögensgegenstand durch Sonderverfügungen nicht verkehrsunfähig machen könne und daß andererseits durch ein derartiges Gebaren eine unerträgliche Verwirrung in die Geschäftsführung der Reederei gebracht würde.

Neben der rechtsbegründenden Eigentumsübertragung ist für den Eintritt in die Reederei auch die Anzeige der Eigentumsveränderung erforderlich, um das gesellschaftliche Band der Mitreeder mit dem Veräußerer zu lösen und den Erwerber in den Genuß seiner Mitreederrechte zu setzen (§ 504). Der Veräußerer gilt bis zur Anzeige noch formell als Mitreeder, während tatsächlich der Erwerber mit dem Augenblick des Partenerwerbes Mitreeder geworden ist, so daß er von diesem Zeitpunkt ab die auf seinen Anteil entfallenden Lasten zu tragen hat und die Part rechtsverbindlich weiterveräußern kann. Doch aus Zweckmäßigkeitsgründen tritt der Erwerber in die vollen Rechte erst mit der Anzeige ein. Diese Verpflichtung der Anzeige war besonders mit Rücksicht auf die erleichterte Form der Uebertragung aus § 474 geboten. Ferner ist die Uebertragung nicht an irgendwelche Zustimmung der Mitreeder gebunden, so daß sich ohne die Anzeigepflicht eine erhebliche Unsicherheit für den Mitreeder ergeben könnte. Die Anzeige ist an keine Form gebunden. Auch braucht sie nicht notwendig von beiden, dem Veräußerer und dem Erwerber, gemacht zu werden,[49]) sondern einer kann sie im Namen oder im Auftrag des andern machen.

Das Verhältnis des Veräußerers zu den Mitreedern ändert sich vor der Anzeige überhaupt nicht. Er wird „noch als Mitreeder betrachtet und bleibt wegen aller vor dieser Anzeige begründeten Verbindlichkeiten als Mitreeder den übrigen Mitreedern verhaftet“ (§ 504 I). Daher kann er weiter Gewinn beanspruchen, kann sich an den Abstimmungen beteiligen, muß aber auch die Lasten tragen. Es steht ihm sogar das Recht der Partaufgabe nach § 501 zu, in welchem Falle aber der Erwerber einen Schadensersatzanspruch gegen den Veräußerer hätte.

---

[47]) Wüstendörfer S. 452.
[48]) Wüstendörfer S. 452.
[49]) Prot. 3727.

Im Verhältnis des Veräußerers zu dritten Personen tritt zugleich mit der Partveräußerung eine Veränderung dergestalt ein, daß er jetzt nur noch für persönliche Verpflichtungen haftet, während er von denen, für die er mit dem Schiffsvermögen einzustehen hat, frei wird. Die Haftung für die persönlichen Verpflichtungen besteht auch noch nach der Anzeige fort.

Das Verhältnis zwischen dem Erwerber und dem Veräußerer bestimmt sich mangels gegenteiliger Bestimmungen eines zwischen ihnen geschlossenen Vertrages nach den §§ 474/476. Bis zur Anzeige ist der Erwerber nach der Eigentumsübertragung mit dem Veräußerer durch Gesamthand verbunden. Nach § 504 III muß er die Bestimmungen des Reedereivertrages und sämtliche gefaßten Beschlüsse wie der Veräußerer gegen sich gelten lassen, so daß er auch nach seinem Eintritt beschlossene Zuschüsse zu leisten hat. Wenn man dem nicht folgen würde, wäre der Betrieb der Reederei kaum noch denkbar und die Ausführung der Unternehmungen behindert.[50])

Für Verbindlichkeiten des Veräußerers vor der Eigentumsübertragung haftet der Erwerber grundsätzlich nicht, doch gibt § 504 III den Mitreedern das Recht, alle gegen den Veräußerer als Mitreeder begründeten Verbindlichkeiten in bezug auf die veräußerte Schiffspart gegen den Erwerber zur Aufrechnung zu bringen, eine Bestimmung, die erforderlich war, um die Lage der Mitreeder, die den Eigentumsübergang nicht verhindern können, durch den Wechsel nicht zu verschlechtern. In solchem Falle würde dann der Erwerber von dem Veräußerer Schadloshaltung verlangen können.

Nach dem Eigentumsübergang haftet der Erwerber für alle Verbindlichkeiten, für die der Veräußerer nur mit Schiff und Fracht haftet. Nach der Anzeige haftet er für alle seit diesem Augenblick entstandenen Verpflichtungen. — Schließlich soll hier noch kurz die Frage gestreift werden, ob der § 504 auch im Falle einer nicht, wie oben, freiwilligen, sondern einer unfreiwilligen Partveräußerung im Zwangsvollstreckungsverfahren Anwendung finden soll. Nach § 224 des Gesetzentwurfes[51]) betr. die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen sollte bei Partversteigerungen die Vorschrift des Art. 471 AD. HGB. entsprechende Anwendung finden. Der § 224 wurde später gestrichen, doch etwas Gegenteiliges nicht aufgenommen. Daher steht der Anwendung des § 504 auch auf unfreiwillige Veräußerungen von Schiffsparten nichts im Wege.[52])

[50]) Prot. 1556/57.
[51]) Hahn-Mugdan V, S. 269.
[52]) Pappenheim II S. 196; dagegen Schaps II § 504 Anm. 10.

### d) Das Recht der Partaufgabe.

#### a) nach HGB.

Wenn sich für die Part kein Käufer finden würde, so könnte, wie schon in der Hamburger Beratung[53]) betont wurde, jemand, der sich einmal mit der Reederei eingelassen habe, „von der Sache gar nicht loskommen" und würde „immer wieder zu neuen Einzahlungen gezwungen werden ..., auch wenn alle Umstände seiner Ueberzeugung nach einen schlechten Erfolg erwarten ließen". Deshalb war ein Schutzmittel unentbehrlich; denn die Nachschußpflicht trifft den Mitreeder auch dann, wenn er gegen das verlustbringende Unternehmen gestimmt hat, aber überstimmt worden ist, und er haftet für den Nachschuß mit seinem ganzen Vermögen.[54]) In drei Fällen hat das Gesetz dieser Härte Rechnung getragen, indem es unter gewissen Voraussetzungen dem Mitreeder das Recht der Partaufgabe (Preisgabe-, Abandonrecht) gewährt. Die Voraussetzungen sind so gewählt, daß dem Aufgebenden wie den Mitreedern möglichst wenig Schaden entstehen soll. Die allgemeine Vorbedingung des Preisgaberechts ist, daß ein gültiger Beschluß gefaßt ist, dem der Aufgebende nicht zugestimmt hat (§ 501). Dann steht ihm das Recht zu, sich durch unentgeltliche Aufgabe seiner Part von der Leistung der zur Ausführung des Beschlusses erforderlichen Einzahlungen zu befreien. Der Aufgebende bewirkt dadurch, daß er sich „einer ferneren persönlichen Verhaftung entzieht"[55]) und nur seinen Anteil an Schiff und Fracht für verhaftet erklärt, seine Beitragspflicht also auf den Wert seiner Schiffspart beschränkt[56]) (sogen. rein dingliche Haftung). Dieses Recht steht nach richtiger Ansicht[57]) auch dem Mitreeder zu, der überhaupt nicht mitgestimmt oder sich des Stimmrechtes begeben hat. Die drei vom Gesetz genannten Fälle sind folgende:

aa) Es wird eine neue Reise beschlossen. Das Gesetz gibt im Gegensatz zu anderen Paragraphen, z. B. § 679, eine Erklärung des Begriffes „Reise" nicht, sondern überläßt es der Auslegung für den einzelnen Fall, eine solche anzunehmen oder nicht. Nach den Protokollen[58]) ist unter einer neuen Reise eine jede zu verstehen, deren Ausführung nicht schon früher beschlossen worden ist.[59]) Wann ein Reiseunternehmen beendet ist, ist oben gezeigt. Dann pflegt eine neue Reise

---

[53]) Prot. 1512.
[54]) RG. 40, 3.
[55]) Boyens-Lewis I, 274.
[56]) Cosack VII, 712.
[57]) Schaps II § 501 Anm. 6.
[58]) Prot. 3723.
[59]) ebenso Boyens-Lewis I S. 262 f; Schaps II Anm. 3 zu § 496, Anm. 2 zu § 501.

oder gleichzeitig mehrere neue beschlossen zu werden. Nach Rückkehr von dieser einen oder mehreren beschlossenen Reisen ist diese beendet. Wagner [60]) will den Begriff „Reise" nach § 757 auffassen und unter einer neuen Reise eine solche verstehen, zu der das Schiff von neuem ausgerüstet oder die auf Grund eines neuen Frachtvertrages oder nach vollständiger Löschung der Ladung angetreten wird. Dem ist nicht zuzustimmen. Denn schon die Fassung des § 757 sagt, daß der dort gebrauchte Ausdruck „Reise" nur „im Sinne dieses (d. h. des 9.) Abschnittes" des 4. Buches verwertbar ist. Außerdem kommt es nicht darauf an, ob eine neue Ausrüstung nötig wird. Die alte kann ja durch Stürme vernichtet werden und umgekehrt braucht nicht zu jeder neuen Reise eine neue Ausrüstung. Schließlich ist es gleichgültig, ob ein neuer Frachtvertrag geschlossen oder die Ladung gelöscht wird. Maßgebend ist nur, ob das alles im Verlauf des beschlossenen Unternehmens geschieht.

bb) Nach Reisebeendigung wird die Schiffsausbesserung beschlossen. Meist nach jeder Reise ist das Schiff in irgendeiner Weise ausbesserungsbedürftig. Diese kleinen Reparaturen, die der Reisebetrieb mit sich bringt, sind in die vorher beschlossene Reise einbegriffen. Es bedarf für die hierzu erforderlichen Einschüsse keines neuen Beschlusses, und das Preisgaberecht kommt hier nicht in Frage. Anders, wenn es sich um außergewöhnlich große Reparaturen handelt, wenn z. B. das Schiff einen derartigen Unfall erlitten hat, daß es seeuntüchtig geworden ist. Dann ist zur Tilgung der Reparaturkosten ein neuer Reedereischluß erforderlich, und in diesem Falle auch eine Preisgabemöglichkeit gegeben.[61]) — Nicht hierher gehört der Fall, daß während einer Reise eine selbst außergewöhnliche Reparatur vorgenommen wird. Dieser Fall wird deshalb abgelehnt, weil eine tüchtige Reederei sonst nicht gedeihen könne.[62])

cc) Die Befriedigung eines Gläubigers, dem die Reederei nur mit Schiff und Fracht haftet, wird beschlossen. Diese Bestimmung hat den Zweck, daß ein Mitreeder gegen seinen Willen nicht zur persönlichen Haftung gezwungen werden kann. Er kann allerdings unter dem Opfer der Partaufgabe, die unpersönliche, rein dingliche Haftung eintreten lassen.

Das Recht der Partaufgabe ist an gewisse Formen gebunden. Der Mitreeder, der seine Part preisgeben will, muß dies den Mitreedern oder dem Korrespondentreeder binnen drei Tagen nach dem Tage des Beschlusses, oder wenn er bei der Beschlußfassung nicht zugegen war, binnen drei Tagen nach

---

[60]) Wagner S. 220; Brodmann Anm. 2 zu § 476.
[61]) Vgl. Boyens-Lewis I S. 269 f.
[62]) Prot. 1514 ff.; ROHG. 22 Nr. 65 S. 295.

Mitteilung des Beschlusses gerichtlich oder notariell kundgeben. Die dreitägige Frist ist hauptsächlich deshalb so kurz bemessen, um etwaiger Schikane vorzubeugen.[63]) Die Kundgebung darf keine Bedingungen oder Vorbehalte enthalten,[64]) braucht aber auch nicht zu erwähnen, daß die Partaufgabe unentgeltlich geschehe, weil das selbstverständlich ist. Das Gesetz gebraucht den Ausdruck „kundgeben", aus dem man billigerweise entnehmen muß, daß an eine Zustellung nicht gedacht ist. Ein derartiges Verlangen wäre unmöglich durchzuführen, da der Mitreeder oft die Namen der übrigen Mitreeder nicht oder nicht alle kennt, so daß das Preisgaberecht häufig illusorisch sein würde. Man muß die Preisgabeerklärung als einseitige, nicht empfangsbedürftige Willenserklärung auffassen, so daß die §§ 130 und 132 BGB. nicht zur Anwendung kommen. Eine fristgerechte Absendung muß genügen.[65]) Es soll dem Aufgebenden nicht ermöglicht werden, daß er durch Zögern und ungenaue Erklärungen verschiedene Möglichkeiten offen hält und seine Entscheidung im Ungewissen läßt.[66]) Das wird aber durch das Erfordernis der gerichtlichen oder notariellen Beurkundung verhindert. Boyens[67]) verlangt noch einen Antrag, diese Erklärung in Urschrift oder Ausfertigung den Mitreedern oder dem Korrespondentreeder zuzustellen. Dies ist m. E. nicht erforderlich, vielmehr ist die Bezugnahme auf die gerichtliche oder notarielle Erklärung als genügend anzusehen.

Falls ein Mitreeder bei der Beschlußfassung nicht zugegen oder vertreten war, beginnt die dreitägige Frist erst nach der Mitteilung zu laufen. Durch eine zufällige Kenntnisnahme wird die Frist also nicht in Lauf gesetzt.[68]) Es ist eine förmliche genaue Mitteilung erforderlich, deren Zugehen nach den §§ 130, 132 BGB. zu beurteilen ist. Ist der Mehrheitsbeschluß bereits ausgeführt und dem Mitreeder erst nachträglich davon Mitteilung gemacht worden, so wirkt seine innerhalb der dreitägigen Frist abgegebene Erklärung rechtlich so, als wenn sie vor Ausführung des Beschlusses erfolgt wäre.[69])

Die Wirkung der Preisgabe für den Aufgebenden ist die, daß er mit der Absendung der beurkundeten Preisgabeerklärung seine Eigenschaft als Mitreeder verliert. Damit gehen seine sämtlichen, ihm zustehenden Rechte unter, aber auch seine Pflichten, insbesondere die, künftige Nachschüsse zu

---

[63]) Prot. 1513.
[64]) ROHG. 22, 294; Ehrenberg § 38 III, 3 S. 207.
[65]) So Wagner S. 222; Schaps II Anm. 9 zu § 501; Boyens-Lewis I, 267 f.; abweichend Brodmann Anm. 4 zu § 501.
[66]) Vgl. ROHG. 22, 291.
[67]) Boyens-Lewis I, 277.
[68]) Prot. 3722.
[69]) RG. 40, 4; 58, 199; ROHG. 22, 292.

zahlen. Dagegen bleiben z. B. Nachschüsse zu früheren Reisen, aber auch die Rechte, z. B. Gewinnauszahlung aus früheren Reisen, unberührt. Die aufgegebene Part wächst den übrigen Mitreedern nach dem Verhältnis der Größe ihrer eigenen Schiffspart ipso iure zu (§ 501, III). Eine Befreiung hiervon gibt es wiederum nur durch Preisgabe, denn die Anwachsung ist ein privilegium odiosum. Mit dem Eigentum an der Part gehen auch die von diesem Zeitpunkt ab entstehenden Rechte und Pflichten auf den Mitreeder über. Ein mit der aufgegebenen Part verbundenes Vertragspfandrecht brauchen die Mitreeder jedoch nicht zu übernehmen, sondern es steht ihnen ein schuldrechtlicher Anspruch auf Befreiung zu, weil ihnen die persönlichen Schulden des ausscheidenden Mitreeders nicht aufgedrängt werden dürfen.[70]) Der von Wagner[71]) vertretenen Ansicht, daß die vertragsmäßigen Pfandrechte schlechthin bestehen bleiben, ist nicht beizutreten, denn das würde leicht zu Unlauterkeiten führen und stets eine ungerechte Benachteiligung der übrigen Mitreeder im Gefolge haben.[72])

### b) Das Setzungsrecht.

Nach § 490 ist es möglich, das sogen. Setzungsrecht durch Aufnahme in den Reedereivertrag wirken zu lassen. Dieses Setzungsrecht ist für Mecklenburg-Schwerin gesetzlich festgelegt und somit der Grundsatz des § 501, der dort nicht gilt, durchbrochen.[73]) Deshalb muß das Setzungsrecht hier kurz erörtert werden. Das Schiff setzen heißt nach § 53 mecklenburgischen Einführungsgesetzes zum AD. HGB. und nach § 11 der mecklenburgisch-schwerinschen Ausf.VO. zum HGB.: „dasselbe zu einem bestimmten Geldpreise veranschlagen, zu welchem die Mehrheit der Reeder entweder das Schiff gegen Auszahlung der Anteile der Minderheit nach jenem Preise übernehmen oder, wenn sie dies ablehnt, das Schiff der Minderheit der Reeder gegen Auszahlung ihrer Anteile nach jenem Preise überlassen muß". Dadurch ist die Minderheit vor Vergewaltigungen geschützt, weil sie weit günstiger gestellt ist als nach § 501, der nur in drei Fällen die Partaufgabe gestattet.

---

[70]) Boyens-Lewis I S. 278; Schaps II Anm. 11 f. zu § 501.

[71]) Wagner S. 223.

[72]) Auch dem Gewerken steht unter gewissen Voraussetzungen ein Abandonrecht zu, wenn er sich durch Preisgabe des Kuxes von der Zubussepflicht befreien will. Er hat dann unter Ueberreichung des Kuxscheines den Verkauf seines Anteils behufs Befriedigung der Gewerkschaft anheim zu stellen (§ 130 ABG.).

[73]) Gesetzliche Bestimmungen: Art. 19 Ziff. 1 EG. z. HGB.; § 51/53 VO. v. 28. XII. 1863 betr. die Veröffentlichung des HGB. (in Beil. zu Nr. 4 des Reg. Bl. f. Meckl.-Schwerin von 1864) sowie abändernde VO. vom 28. X. 1869 (Reg. Bl. f. Meckl.-Schw. S. 959 ff.); Meckl.-Schw. Ausf. VO. z. HGB. v. 9. IV. 1899 (Reg.Bl. f. Meckl.-Schw. S. 283 ff.) § 11 ff.

Doch die Stellung der Mehrheit ist verschlechtert, der Schikane sind Tor und Tür geöffnet.[74]) Das Schiff „auf Geld setzen" kann jeder Mitreeder nach einem ordnungsmäßig ergangenen Reedereibeschluß, wenn er überstimmt ist, bei der Abstimmung ordnungswidrig übergangen worden ist und sich dem Mehrheitsbeschluß nicht fügen will (§ 53 Nr. 1 EG. z. AD. HGB. und §§ 11, 12 I Ausf.VO. z. HGB.). Bei der Stimmenthaltung steht dem Mitreeder das Setzungsrecht nicht zu. Das Setzungsrecht ist ebenfalls an eine dreitägige Frist gebunden; in eiligen Fällen muß die Setzung sofort nach erlangter Kenntnis erfolgen. Die Erklärung, die an keine Form gebunden ist, geschieht durch Zustellung an den Korrespondentreeder, der in Mecklenburg bei jeder Reederei bestellt ist. In der Erklärung muß deutlich gesagt sein, daß und zu welchem Preise man der Mehrheit das Schiff setzen will, ob der betreffende Mitreeder das Schiff nach dem Anschlag gegen Auszahlung der Minderheit übernehmen oder es dieser gegen Auszahlung seiner eigenen Anteile überlassen will. Geht die Erklärung der Mehrheitsreeder auf ein Geben, so müssen alle Parten der Mitreeder, welche für den Mehrheitsbeschluß gestimmt haben, an die Minderheit gegeben werden; geht die Erklärung auf ein Nehmen, so müssen alle Parten der Setzenden an sie herausgegeben werden. Durch das Setzungsverfahren scheiden je nachdem die Mehrheits- oder Minderheitsreeder aus. Die Uebernehmer der Parten treten hinsichtlich dieser in die „laufenden Rechte und Verbindlichkeiten der Reederei" ein (§ 53 Nr. 6 EG. z. AD. HGB. und § 19 Ausf.VO. z. HGB.). Der Setzungspreis muß binnen einer Woche nach zugestellter Abrechnung bezahlt werden (§ 19 Ausf.VO. zum HGB.). Eine Auflösung der Reederei erfolgt nur, wenn ein Mitreeder durch die Setzung Alleinreeder geworden ist. Nach herrschender Ansicht[75]) wird das Setzungsergebnis als Partkauf aufgefaßt. Abweichender Meinung ist Pappenheim,[76]) weil „die Natur des Setzungsrechts als eines gesetzlichen Anspruches auf Aufnahme oder Ueberlassung von Schiffsparten durch die Mitreeder dabei nicht zum gebührenden Ausdruck gelangt" und die Gefahr bestehe, daß „das eng begrenzte Wahlrecht der Mehrheitsmitglieder als freies Entschließungs-

---

[74]) Während des Krieges zeigte sich dieses Minderheitsrecht als ein gefährliches Spekulationsobjekt, sodaß das Setzungsrecht durch VO. vom 18. XII. 1916 (Reg. Bl. f. Meckl.-Schw. S. 1235 ff.) vorläufig beschränkt werden mußte auf diejenigen Reeder, die bereits vor dem 1. VIII. 1914 Parten besaßen und auf die Parten, die vor diesem Zeitpunkt in ihrem Besitz waren.

[75]) Wagner, Beiträge S. 38; Beseler in Zeitschr. f. dtsch. Recht Bd. 18 S. 298 f.; Schaps II Anm. 28. zu § 501.

[76]) Pappenheim II S. 110.

recht betrachtet und behandelt wird". Er vergleicht die Stellung der Mehrheitsmitreeder mit derjenigen, welche die Prämiengeber bei der börsenrechtlichen Stellage durch Vertrag einnehmen. Doch eine eingehendere Klassifizierung des Wesens der Setzung unterläßt er.

### 2. Pflichten.

Den bisher erwähnten Rechten der Mitreeder steht nur eine geringe Anzahl von Pflichten gegenüber, genau genommen nur zwei: die Beitragspflicht und die Pflicht, bei Verlust Nachschüsse zu leisten.

#### a) Die Beitragspflicht.

Die Ausgaben der Reederei können nicht immer aus den Einnahmen gedeckt werden. Da sind die Parteninhaber über ihre bei der Gründung gemachte Geldleistung hinaus[77]) zu Geldbeiträgen verpflichtet. Die Grundlage für die Beitragspflicht ist mangels gegenteiliger Vertragsbestimmungen die Schiffspart. Das Gesetz hebt zwei Fälle von Ausgaben besonders hervor, nämlich die Kosten der Ausrüstung und der Reparatur des Schiffes (§ 500). Die Höhe der Umlage, die sich für den einzelnen Mitreeder nach dem Verhältnis seiner Schiffspart bestimmt, wird durch Mehrheitsbeschluß der Mitreeder oder durch den Korrespondentreeder (§ 496) festgesetzt. Nur der regelmäßige Betrieb der Reederei kann die Gundlage der Umlage bilden. Treten infolge außergewöhnlicher Ereignisse hohe Ausgaben ein, so kann nur das Schiffsvermögen haften oder es ist ein neuer Beschluß nötig, in welchem Falle den Mitreedern das Recht des § 501 zustände. Liegen die Voraussetzungen der Partaufgabe nicht vor, oder hat der Mitreeder von diesem Recht nicht oder nicht rechtzeitig Gebrauch gemacht, so haftet er mit seinem ganzen Vermögen in Höhe des auf seine Part fallenden Betrages.

Daß das durch die Umlage ausgeschriebene Geld aufs schnellste eingeht, ist für die Lebensfähigkeit der Reederei meist von größter Bedeutung. Da die Umlage von einigen Mitreedern aus irgendwelchen Gründen häufig nicht rechtzeitig bezahlt werden kann, hat das Gesetz hierfür im Interesse des Betriebes der Reederei besonders Vorsorge getroffen und zwar in der Form des Vorschusses (§ 500 II). Die Berechtigung der Vorschußzahlung, die eigentlich ein Recht des Mitreeders ist, sich aber von der gleichzeitigen Verpflichtung des

---

[77]) Im Gegensatz zum Aktionär hat der Mitreeder nicht die Möglichkeit, über seine einmal gemachte Einlage hinaus Zahlung zu verweigern. Eine Ausnahme bildet das oben behandelte Recht der Partaufgabe nach § 501.

säumigen Mitreeders schwer trennen läßt, ermöglicht es jedem Mitreeder, für einen anderen den Betrag vorzuschießen. Dafür gibt das Gesetz dem Vorschießenden einige Sicherheit. Er kann vom Tage des Vorschusses an Zinsen verlangen (§ 500 II). Die Höhe des Zinsfußes beträgt sowohl bei wie ohne Verzug des Einschußpflichtigen 5 Prozent, wenn der Vorschießende Kaufmann ist (§§ 354 II, 352 II).[78]) Wendet man für Kaufleute von der Auslegung über den Gesetzestext des § 500 hinausgehend den § 354 an, so ist es nur folgerichtig, wenn man für Nichtkaufleute auf das bürgerliche Recht zurückgreift und die nichteinschießenden Mitreeder zu 4 Prozent Zinsen verpflichtet. Der § 500 II würde demnach nur den Zinsfuß höher stellen, als er von dem vorschießenden Nichtkaufmann nach BGB. beansprucht werden könnte, indem er von einem säumigen Mitreeder statt 4 Prozent deren 5 Prozent verlangen dürfte. Von einem in Verzug befindlichen Mitreeder kann sich der Vorschießende, auch wenn er nicht Kaufmann ist, gemäß den §§ 500, 352 II die vorgeschossene Summe mit 5 Prozent verzinsen lassen.

Nach Art. 467 AD. HGB. war es den Landesgesetzen vorbehalten, ob der vorschießende Mitreeder ein Pfandrecht an der Schiffspart des Beitragspflichtigen haben solle. Diese Bestimmung ist im neuen HGB. fallen gelassen, sodaß heute die allgemeinen Grundsätze des BGB. über Gesellschaft und Gemeinschaft entscheidend sind.[79]) Der Vorschießende hat also einen Anspruch darauf, daß ihm das vorgeschossene Geld zurückerstattet wird. Es kommen hier die Vorschriften der Geschäftsführung ohne Auftrag des BGB. in Frage (§ 683 BGB.). Sollte allerdings der erkennbare Wille des Mitreeders dem Vorschuß entgegenstehen, so könnte der Vorschießende nach § 678 BGB. keine Rückerstattung verlangen, könnte aber nach den Vorschriften über die ungerechtfertigte Bereicherung (812 BGB.) vorgehen.

Durch den Vorschuß[80]) erwirbt der vorschießende Mitreeder das Recht des § 51 KO. Danach hat er im Falle des Konkurses des Einschußpflichtigen ein Recht auf abgesondere Befriedigung seiner Forderung unbeschadet der Rechte der ihm vorgehenden Schiffsgläubiger.

Ein weiteres Recht des Vorschießenden ist das Vorzugsrecht des § 756 BGB. bei der Auflösung der Reederei.[81]) Danach kann ein Teilhaber, welcher gegen einen anderen Teilhaber eine Forderung hat, die sich auf die Gemeinschaft gründet, die Berichtigung seiner Forderung bei Aufhebung der

[78]) Schaps II Anm. 7 zu § 500.
[79]) Hahn-Mugdan VI, 420/21.
[80]) Boyens-Lewis I, 272; Schaps II Anm. 5 zu § 500; Lehmann, Lehrb. III, S. 299 Anm. 5; Cosack VII, 712.
[81]) Hahn-Mugdan VI, 421.

Gemeinschaft aus dem auf den Schuldner entfallenden Teil des gemeinschaftlichen Gegenstandes verlangen. Von der Dentschrift[82]) werden als hierher gehörig Forderungen bezeichnet, die dadurch entstehen, daß ein Teilhaber Lasten, die ein anderer Teilhaber zu tragen hat, berichtigt. Darunter fällt der vorliegende Fall, daß der Vorschußgeber für den Einschußpflichtigen eintritt. Unter Aufhebung der Gemeinschaft ist bei der Reederei nur die Auflösung gemeint. Nach § 756 Satz 2 BGB. können diese Ansprüche bei der Teilung auch gegen den Sondernachfolger des Einschußpflichtigen geltend gemacht werden.

Nach § 500 II Satz 2 entsteht ferner durch den Vorschuß ein versicherbares Interesse hinsichtlich der Schiffspart des Einschußpflichtigen für den vorschießenden Mitreeder. Zu der Schiffspart ist hier auch das Quasi-Zubehör zu rechnen, so besonders das entsprechende Teilinteresse an der Fracht.[83]) Ohne Interesse würde eine gültige Versicherung nicht zustande kommen. Es kann nach § 778 jedes in Geld schätzbare Interesse, das jemand daran hat, daß Schiff oder Ladung die Gefahren der Seefahrt bestehen, Gegenstand der Versicherung sein. Die Versicherung kann nur bis zur Höhe des Versicherungswertes der Part genommen werden; denn ein versicherbares Interesse liegt nicht mehr vor, wenn die Part infolge Belastung, z. B. mit einem Pfandrecht, nicht zur Befriedigung dienen kann. Das versicherbare Interesse besteht nach herrschender Ansicht[84]) auch dann, wenn der Einschußpflichtige noch nicht in Verzug geraten ist. Im Falle des Verzuges erweitert sich das Recht des Vorschießenden noch um einen Teil. Er hat dann auch einen Anspruch auf Erstattung der Versicherungskosten (§ 500 II, 3). Ist der Versicherungsfall eingetreten und von dem Versicherer Ersatz geleistet worden, so ist der Versicherungsnehmer nach § 805 verpflichtet, seine Rechte gegen den Schuldner insoweit abzutreten.

Daß ein Korrespondentreeder, wenn er Mitreeder ist, dieselben Rechte hat wie jeder Mitreeder, ist selbstverständlich. Welche Rechte er aus dem Vorschußgeben herleiten kann, wenn er nicht Mitreeder ist, zu erörtern, fällt nicht in den Rahmen dieser Betrachtungen, da er dann nicht Inhaber von Schiffsparten ist.

Es ist noch kurz zu erwähnen, daß § 500 nicht zur Anwendung kommt, wenn auf Grund eines Abkommens ein Mitreeder für einen anderen den ausgeschriebenen Einschuß bezahlt. Solche Verabredung regelt sich nach den Vorschrif-

---

[82]) Denschr. z. Entw. eines BGB. S. 135.
[83]) Boyens-Lewis I, 271; Lewis in Endemanns Lehrb. IV, 59; Schaps II Anm. 6 zu § 500.
[84]) ROHG. 15 Nr. 40 S. 115/17; Wagner S. 211.

ten eines Darlehns und ist nicht als Vorschuß nach § 500 zu betrachten.

Schließlich sei gesagt, daß § 500 gemäß § 490 durch den Reedereivertrag abänderbar ist.

b) Die Pflicht zur Beteiligung am Verlust.

Während die oben behandelten Zubußen jederzeit von dem Mitreeder verlangt werden können, tritt die Pflicht, den Verlust mitzutragen, nur nach Beendigung eines Reiseunternehmens an die Mitreeder heran (§ 502). Die Grundlage für die Verlusttragung ist, wie immer, die Schiffspart. Nach ihrer Größe werden die Anteile am Verlust berechnet, und zwar gelten hier dieselben Grundsätze, wie bei der Gewinnbeteiligung, weshalb hier auf das oben Erörterte verwiesen werden kann.

## II. Rechtsbeziehungen zwischen Parteninhabern und Dritten. (Außenverhältnis.)

Genau wie im Innenverhältnis zwischen Parteninhaber und Reederei sind auch im Außenverhältnis zwischen Parteninhaber und Dritten Rechte und Pflichten zu unterscheiden.

### 1. Rechte.

Soweit es sich um Rechte der Parteninhaber gegenüber Dritten handelt, sind sie in der verschiedensten Art denkbar. Alle diese Fragen haben hier jedoch kein Interesse, da sie keine Besonderheiten aufweisen, sondern nach allgemeinen rechtlichen Grundsätzen zu beurteilen sind.

### 2. Pflichten.

(Arten der Haftung des Parteninhabers.)

Wenn es sich dagegen um Pflichten des Parteninhabers gegenüber Dritten handelt, so greifen in einigen Fällen die besonderen Bestimmungen des Seerechts ein. Von besonderem Interesse kann hier lediglich die Frage der Haftung des Parteninhabers sein. Die Arten der Haftung sind sehr verschieden und stellen sich als „ein kunstvoll erdachtes System von streng logischer Folgerichtigkeit und gründlicher Einzelausführung“ [1]) dar. Man unterscheidet zunächst die unpersönliche und die persönliche Haftung. Von unpersönlicher Haftung spricht man, wenn die Gläubiger nur einen Zugriff auf Schiff und Fracht haben. Da für diese Haftung die Parten nicht hervortreten, die Mitreeder vielmehr gesamtschuldnerisch haften, so würde eine Betrachtung hierüber aus dem Rahmen dieser Arbeit herausfallen. Deshalb sind hier nur die

[1]) Wüstendörfer S. 326.

Arten der persönlichen Haftung, für die die Schiffspart die Grundlage bildet, zu erörtern. In dem Fall kommen die Mitreeder nicht in ihrer Zusammenfassung als Reederei in Betracht, sondern einzeln. Ein Gläubiger braucht also nicht erst gegen die Gesamtheit vorgegangen zu sein, bevor er sich an den einzelnen Mitreeder in Höhe des auf diesen entfallenden Anteils halten kann. Die Haftung des einzelnen ist von vornherein gegeben. Nach § 507, jenem einzigen Paragraphen, der sich über die Haftung der Mitreeder ausspricht,[2]) haften die Mitreeder als solche, wenn ihre persönliche Haftung in Frage kommt, nach dem Verhältnis ihrer Schiffsparten.[3]) Die Mitreeder müssen also zunächst „persönlich" haften, sodann „als solche". Ihre Verbindlichkeit muß also aus dem regelmäßigen Geschäftsbetrieb der Reederei hervorgegangen sein. Man unterscheidet verschiedene Arten der persönlichen Haftung. Sie kann einmal auf einen bestimmten Höchstbetrag beschränkt sein; dann spricht man von beschränkt persönlicher Haftung. Oder sie kann das ganze Vermögen des Mitreeders ergreifen, also unbeschränkt sein. Hier sind wiederum zwei Fälle zu unterscheiden, ob nämlich aus der Vermögensmasse der Mitreeder ein Sondergut nicht hervortritt oder neben der unbeschränkten Haftung gleichzeitig ein Vorzugsrecht des Gläubigers am Schiffsvermögen besteht, dieser also Schiffsgläubigerrechte hat.

### a) Beschränkt persönliche Haftung.

Bevor die beschränkt persönliche Haftung näher erörtert wird, ist zu untersuchen, ob bei dieser Haftungsart anteilsmäßig gehaftet wird, ob wirklich die Schiffspart die Grundlage der Haftung bildet. Das ist sehr bestritten. Es sind die verschiedensten Begründungen gegeben, je nachdem man sich im Endergebnis zugunsten der Gläubiger oder der Schiffsparner entscheiden wollte. Die einen[4]) wollen Haftung im Verhältnis der Schiffsparten eintreten lassen, die anderen wollen den § 507 ausschließen und lassen die Mitreeder als Gesamtschuldner haften.[5]) M. E. ist dieser Ansicht als der billigsten zu folgen. Nur so wird im Anschluß an Wüstendörfer,[6]) der die treffendste Begründung gibt, dem Zweckgedanken der §§ 771 ff. voll Genüge getan und ein möglichst vollkommener Ersatzanspruch gewährt. Doch gehen die Ansichten in ihrer

[2]) Im übrigen gelten die Bestimmungen über die Haftung des Einzelreeders.

[3]) Ueber die Einschränkung dieses Satzes bei der beschränkt persönlichen Haftung s. u.

[4]) So Wagner S. 188 Anm. 6, 189; Lewis II, 229 ff.; Pappenheim II, 285; Cosack VII, 712.

[5]) Vgl. Schaps II Anm. 2 zu § 507.

[6]) Wüstendörfer S. 375.

Begründung weit auseinander. Ehrenberg [7]) hält die Mitreeder „als solche" für haftbar, wenn sie aus pflichtgemäßen Handlungen des Korrespondentreeders beschränkt persönlich verpflichtet sind, im Gegensatz zu einem Erkenntnis des Appellationsgerichtes in Celle, auf das er sich im übrigen [8]) stützt. In der Entscheidung wird ausgeführt, daß das Pfandrecht an der Fracht bezw. dem Kaufgelde gewissermaßen gar nicht untergehe, sondern in der Hand der Mitreeder fortdauere, diese also nicht als Mitreeder, sondern „gewissermaßen als Pfandbesitzer" hafteten. Diese Begründung hält auch Ehrenberg [9]) für nicht genügend, sie sei „freilich nicht sehr stark". Ebensowenig ist es richtig, daß man darunter nur die von vornherein unbeschränkt eintretende persönliche Haftung verstehen müsse.[10]) Der Wortlaut des Gesetzes läßt deutlich erkennen, daß es unter beschränkt persönlicher Haftung eine persönliche Haftung versteht und nicht unterscheidet, ob sie ursprünglich bestand oder erst an Stelle der unpersönlichen Haftung getreten ist. Wenn Schaps [11]) die Ausdrücke „persönlich" und „unbeschränkt" unter einen Begriff stellt und daraus folgert, daß die beschränkt persönliche Haftung begrifflich etwas ganz anderes sei, als die persönliche Haftung, so ist die Folgerung ungerechtfertigt. Denn die beschränkt persönliche Haftung ergreift an sich das ganze Vermögen der Mitreeder und ist nur nach dem Umfang dessen beschränkt, wofür gehaftet wird. Entscheidend für die richtige Ansicht der gesamtschuldnerisch beschränkt persönlichen Haftung können nur die von Wüstendörfer [12]) angestellen Erwägungen sein, besonders aus dem Grunde, weil sie z. B. „im Falle willkürlicher Vereitelung oder Gefährdung der dinglichen Haftung" zu einem gesunderen Ergebnis führen. Im anderen Falle wäre die Lage der Schiffsgläubiger tatsächlich „eine ganz klägliche".[13]) Trotz des Zweckgedankens des § 507 zugunsten der Mitreeder muß man sich also im Interesse der Gläubiger bei der beschränkt persönlichen Haftung für die Gesamthaftung entscheiden, Wenn das aber der Fall ist, würden weitere Erörterungen über die beschränkt persönliche Haftung den Rahmen der Arbeit überschreiten, da die Schiffspart für diese Art der Haftung nicht maßgebend ist.

---

[7]) Ehrenberg S. 320 Anm. 67.
[8]) Seuff. Arch. Bd. 29 Nr. 66 S. 108 ff.
[9]) Ehrenberg S. 320.
[10]) So RG. 33, 87 f.; Brodmann Anm. 1 zu § 507; Leo zu § 507.
[11]) Schaps I Anm. 2 zu § 507.
[12]) Wüstendörfer S. 375.
[13]) Ehrenberg S. 320.

b) Persönliche Haftung ohne Schiffsgläubigerrecht.

Stehen den Gläubigern Schiffsgläubigerrechte nicht zu, sind andererseits auch keine besonderen Schranken hinsichtlich der Befriedigung gezogen, so haben die Mitreeder nach allgemeinen Grundsätzen des Privatrechts mit ihrem ganzen Vermögen für die Schuld in ihrer ganzen Höhe einzustehen. Diese persönliche unbeschränkte Haftung der Mitreeder muß, abgesehen von Ausnahmen, als die Regel bezeichnet werden. Sie erstrecken sich gleichmäßig auf das Schiffsvermögen wie auf Landvermögen der Mitreeder, die, soweit der Anteil des einzelnen an der Verbindlichkeit reicht, mit sämtlichen Vermögensbestandteilen haften. Der Grundsatz geht dahin, daß jeder, der zu einer Leistung verpflichtet ist, dieser nach Kräften in vollem Umfange nachzukommen hat. Deshalb tritt, abgesehen von Ausnahmefällen[14]) aus Billigkeitsrücksichten stets persönliche Haftung ein, ohne daß den Gläubigern die Schiffsgläubigerrechte zustehen.[15])

Infolge der Mannigfaltigkeit der Möglichkeiten von Fällen persönlicher Haftung ist eine erschöpfende Aufzählung unmöglich. Es seien daher nur einige wichtige Gruppen erwähnt.

Handeln sämtliche Mitglieder auf einstimmigen Beschuß hin, so werden sie sämtlich für die dadurch entstehenden Verbindlichkeiten persönlich haftbar. — Ist Einstimmigkeit für den Beschluß nicht vorgeschrieben, so werden die Mitreeder durch die in Ausführung dieses Beschlusses durch die Mehrheit vorgenommenen Handlungen persönlich verpflichtet. Statt von der Mehrheit kann auch durch den Korrespondentreeder eine persönliche Haftung der Mitreeder bewirkt werden, falls er sich im Rahmen seiner gesetzlichen Befugnisse gehalten hat. Handelt dagegen die Minderheit oder der Korrespondentreeder unter Ueberschreitung seiner Befugnisse, so tritt eine persönliche Haftung der übrigen, bezw. der Mitreeder überhaupt nicht ein. — Wenn der Schiffer in den Grenzen seiner Befugnisse Rechtshandlungen vornimmt, so wird nur eine unpersönliche Haftung der Mitreeder begründet, auch wenn der Schiffer Mitreeder oder Korrespondentreeder ist.[16]) — Besonders wichtige Rechtsgeschäfte, aus denen die Mitreeder persönlich haftbar werden, sind folgene: Rechtsgeschäfte, die die Mitreeder selbst an Stelle des Schiffers im Heimathafen abgeschlossen haben, weil dieser auf Grund seiner gesetzlichen, vertraglichen oder besonderen Vollmacht nicht dazu berechtigt war,

[14]) Zu diesen gehört z. B. die Haftung aus den Geschäften des Schiffers kraft seiner gesetzlichen Vertretungsmacht (s. u.).
[15]) Rehme S. 170.
[16]) Ehrenberg S. 174/75, 182, 217/18.

ferner Rechtsgeschäfte, welche der Schiffer, der zu ihrer Vornahme gesetzlich oder vertraglich nicht befugt ist, auf Grund besonderer Vollmacht abschließt, schließlich solche Rechtsgeschäfte, die die Mitreeder selbst an Stelle des Schiffes im Heimathafen abgeschlossen haben, weil dieser auf Grund seiner gesetzlichen, vertraglichen oder besonderen Vollmacht nicht dazu berechtigt war, ferner Rechtsgeschäfte, welche der Schiffer, der zu ihrer Vornahme gesetzlich oder vertraglich nicht befugt ist, auf Grund besonderer Vollmacht abschließt, schließlich solche Rechtsgeschäfte, die die Mitreeder außerhalb des Heimathafens abgeschlossen haben, weil der Schiffer das auf Grund seiner Vollmacht nicht konnte und auch ihre Ausführung nicht zu seinen Dienstobliegenheiten gehörte. Nach § 486 II tritt persönliche Haftung ein, wenn die Mitreeder in Ansehung der Erfüllung eines Vertrages, aus dem sie an sich nur unpersönlich haften, ein Verschulden trifft. Als Verschulden ist jedes Handeln anzusehen, durch das der Vertrag nicht oder nicht gehörig erfüllt wird, so besonders das Verschulden bei der Auswahl des Schiffers oder der Schiffsmannschaft. Ferner haften die Mitreeder persönlich (§ 486 II), wenn sie die Vertragserfüllung besonders gewährleistet haben, was auch durch den Korrespondentreeder, den Schiffer oder einen Bevollmächtigten geschehen kann. Persönliche Haftung tritt nicht nur bei Verschulden in „Ansehung der Vertragserfüllung" ein, sondern nach der allgemeinen Regel auch dann, wenn die Mitreeder anderweitig ein Verschulden trifft. — Ein Verschulden der Mitreeder muß darin gesehen werden, wenn sie es, trotzdem sie wissen, daß eine Schuld begründet ist, zum Prozeß kommen lassen. Für die Haftung aus dem Anspruch ist das ohne Einfluß; aber für die Verzugszinsen und Prozeßkosten haften die Mitreeder persönlich, da diese als von der Hauptschuld losgelöst betrachtet und nach ihren Entstehungsgründen beurteilt werden müssen.[17]) Das erscheint durchaus billig. Unbillig könnte es aber wirken, wenn statt den Mitreedern, dem unbeteiligten Schiffer die Parteirolle zugewiesen wird. Die Härte für den prozeßführenden Schiffer aber, der für Kosten und Zinsen persönlich haftet, wird durch § 761 II beseitigt, nach dem das Urteil auch gegen die Mitreeder wirksam ist, und zwar auch bezüglich der Kosten und Zinsen. So wird meist eine Abwälzung auf die Mitreeder erfolgen, es sei denn, daß der Schiffer die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers verletzt hat.

c) Persönliche Haftung mit Schiffsgläubigerrecht.

In einigen Fällen ist über die persönliche Haftung der Mitreeder aus besonderen Gründen noch hinausgegangen, indem

[17]) Ehrenberg S. 41; Ehrenberg, Schiffsgläubigerrecht, S. 10.

dem Gläubiger nicht nur das gesamte Hab und Gut der Mitreeder, eines jeden im Verhältnis der Höhe seiner Schiffspart, zum Zugriff freigegeben, sondern ihnen daneben noch eine besondere Sicherheit gewährt wurde, wie sie den Schiffsgläubigern eingeräumt ist, d. h. es besteht ein Pfandrecht am Schiffsvermögen und außerdem für den Fall der Konkurrenz mit anderen Pfandgläubigern eine bevorzugte Stellung bei der Verfolgung des Pfandrechts (§§ 755, 776). Den Gläubigern steht es also frei, entweder wie andere Gläubiger gegen jeden Mitreeder anteilmäßig persönlich vorzugehen, oder, falls sie so nicht genügend befriedigt werden, gegen sämtliche Mitreeder aus dem Pfandrecht vorzugehen. Da für diese über die anteilsmäßige persönliche Haftung hinausgehende Art der Befriedigung nicht mehr die Schiffspart maßgebend ist, ist eine weitere eingehende Erörterung dieses Abschnittes überflüssig. Der Vollständigkeit halber sei aber das Wichtigste gesagt. Der Hauptfall dieser Doppelhaftung ist gegeben nach § 487 bei Ansprüchen der Schiffsbesatzung aus Dienst- und Heuerverträgen: die Mitreeder haften „nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern auch persönlich". Da die Annahme der Schiffsbesatzung zu den gesetzlichen Befugnissen des Schiffers gehört und daher an sich die Mitreeder aus § 486 I nur beschränkt persönlich gehaftet haben würden, war die ausdrückliche Bestimmung des § 487 erforderlich. Zu den Forderungen aus Dienst- und Heuerverträgen werden nach richtiger Ansicht auch die der Besatzung zugesicherten Fracht- und Gewinnanteile gerechnet. Wagner[18]) will solche Ansprüche ausschließen, weil nach § 81 Seem.O. der dem Schiffsmann als Lohn zugestandene Teil an der Fracht oder am Gewinn als Heuer i. S. des Gesetzes nicht angesehen werden könne. Dabei übersieht er aber, daß § 487 nicht nur von Heuer, sondern auch von Dienstverträgen spricht und unter solche fallen Verträge über Gewinnanteil aus Dienstlohn auf jeden Fall. Diese Forderungen aus Dienst- und Heuerverträgen werden, soweit sie dieselbe Reise betreffen, bezw. als dieselbe Reise betreffend anzusehen sind, auch in der Rangordnung besonders begünstigt, weil sie nach § 768 sofort nach den öffentlichen Schiffs-, Schiffahrts- und Hafenabgaben berichtigt werden. — Ein weiterer Fall persönlicher Haftung mit Schiffsgläubigerrecht läge vor, wenn die Mitreeder in den Fällen des § 486 Nr. 1 und 2 nicht in Ansehung der Vertragserfüllung, sondern in irgendwelcher anderer Beziehung ein Verschulden träfe, oder wenn sie im Falle des § 486 Nr. 3 eine Vertragserfüllung besonders gewährleisteten oder ein Verschulden zu vertreten hätten.

[18]) Wagner S. 183.

# Lebenslauf.

Ich, Oswald Biner Wulf, wurde als Sohn des Pastors Max Biner Wulf und seiner Ehefrau Therese geb. Hoeck am 18. Februar 1902 zu Aventoft, Kreis Tondern, geboren. Ich besuchte zunächst die Volksschule in Oldenswort, Kreis Eiderstedt, wurde von meinem Vater auf das Gymnasium vorbereitet und trat Ostern 1915 in die Unter-Tertia des Hermann Tast-Gymnasiums zu Husum ein. Dort erhielt ich Ostern 1921 das Zeugnis der Reife. Nachdem ich drei Semester Rechtswissenschaften auf der Universität zu Leipzig studiert hatte, begab ich mich nach Kiel, um dort mein Studium zu beschließen. Am 24. November 1924 bestand ich vor der Prüfungskommission am Oberlandesgericht zu Kiel die erste juristische Staatsprüfung. Am 6. Dezember 1924 wurde ich zum Referendar ernannt und machte den Vorbereitungsdienst bei der Staatsanwaltschaft, dem Amts-, Land- und Oberlandesgericht in Kiel durch. Am 24. Mai 1928 bestand ich vor der Prüfungskommission des juristischen Landesprüfungsamts in Berlin die zweite juristische Staatsprüfung. Vom 1. Juni bis 30. November 1928 war ich als Gerichtsassessor bei den Amtsgerichten in Altona und Kiel und dem Landgericht in Kiel beschäftigt. Seit dem 1. Dezember 1928 bin ich Rechtsanwalt in Meldorf i. H.